

Universidade de Évora - Instituto de Investigação e Formação Avançada

Programa de Doutoramento em Arquitectura

Tese de Doutoramento

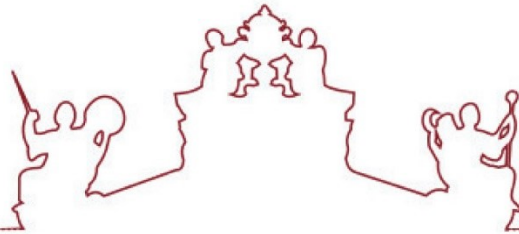
**Modernidade e Comunicações: Meios de Transporte e
Território. Uma Caracterização Comparativa entre a Europa
Ocidental e a América do Sul em Corredores de Infraestruturas
Ferroviárias**

Taís Schiavon

Orientador(es) | Ana Cardoso de Matos
João Gabriel Soares

Évora 2021





Universidade de Évora - Instituto de Investigação e Formação Avançada

Programa de Doutoramento em Arquitectura

Tese de Doutoramento

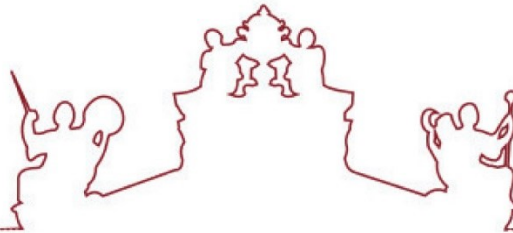
**Modernidade e Comunicações: Meios de Transporte e
Território. Uma Caracterização Comparativa entre a Europa
Occidental e a América do Sul em Corredores de Infraestruturas
Ferroviárias**

Taís Schiavon

Orientador(es) | Ana Cardoso de Matos
João Gabriel Soares

Évora 2021





A tese de doutoramento foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor do Instituto de Investigação e Formação Avançada:

Presidente | Sofia Salema (Universidade de Évora)

Vogais | Adalberto Retto Junior (Universidade Estadual Paulista - Júlio Mesquita Filho)
João Gabriel Soares (Universidade de Évora) (Orientador)
João Rocha (Universidade de Évora)
Maria Clara de Carvalho Pimenta do Vale (Universidade do Porto - Faculdade de Arquitetura)
Maria del Mar Loren Mendez (Universidad de Sevilla)

Évora 2021



Dedicatória

Dedico essa tese à minha família, mãe, pai e avós, vocês são meu alicerce, exemplo e motivo por ter perseverado e chegado até aqui.

Em especial dedico ao senhor Valentim, meu avô materno, um sábio senhor que discutia desde as questões folclóricas sobre a expectativa das chuvas anuais em comparação à quantidade precipitada em meio aos 12 primeiros dias de cada ano, até os aprendizados obtidos em minhas viagens de trabalho ou estudo., sempre me recebendo com um sorriso nos lábios na espera do meu abraço.

No mundo material não vou conseguir mais conversar sobre os causos e aprendizados de cada novo desafio sentados no sofá da sala onde passei

Um adendo deve ser feito, este estudo foi finalizado em plena pandemia da COVID-19, em 2020, momento em que minha geração se viu de mãos atadas em meio a um colapso global, sendo inevitável não aliar o momento histórico que vivemos ao contexto das comunicações.

Cinco anos atrás quando optei pelo doutoramento em Évora, imaginava que no dia de minha defesa estaria em Portugal. Entretanto, para realizar minhas provas públicas, não usei um trem, carro, ônibus, nem sequer um avião para atravessar o Atlântico, pelo contrário, simplesmente na hora marcada, acessei um link e por meio de uma sala virtual estive com meus orientadores, júri, amigos portugueses e brasileiros apresentando meu trabalho.

O mais engraçado é pensar que essa nova revolução, a do mundo virtual, era articulada anos atrás por muitos especialistas, que em seus diálogos previam como o território e as relações sociais seriam estruturados. E simplesmente do dia para noite fomos jogados em meio a um novo modo de viver, presos às telas (sei que apenas parcela da população possuiu tal “privilégio”, uma vez que milhões de pessoas foram dizimadas em todo o mundo).

Confesso que logo no início da pandemia me questionei sobre meu tema, qual seria seu sentido, por que estudar ferrovias em pleno século XXI, em pleno colapso das comunicações mundiais? Pouco a pouco fui compreendendo a imensidão da temática das comunicações e os significados de encurtamento de distâncias, instantaneidade que cada vez mais ela agrega consigo, bem como a dependência mundial em que as redes de comunicação mundial se encontram.

Infelizmente olho para meu país e enxergo dúvidas. Agradeço por ter o privilégio de conviver em uma cidade global (São Paulo), que em meio aos seus problemas é de longe mais acessível que boa parte do contexto nacional, que vive em meio a uma arcaica estrutura segregando do básico a sua população, envolta frequentemente por uma “modernidade”, rasa, fictícia, que explora a cultura e as riquezas naturais em troca de um falso sentido de capital. Considero também não ser ideal o contexto traçado pelos corredores europeus, por diversos motivos, entretanto, seu dinamismo e potencial de reestruturação superam os frustrados ideais impostos ao contexto sul-americano.

Qual a ideia de modernidade e comunicações que teremos a partir daqui? Bem como qual o contexto de globalização e como nossas relações serão pautadas neste novo conceito de território?

Prefácio

A presente proposta desenvolvida para o doutoramento em Arquitetura sediada pela Universidade de Évora representa a continuidade da pesquisa realizada ao longo do *Master Erasmus Mundus TPTA* e estudos desenvolvidos no Brasil pelo Projeto Temático FAPESP², cuja base teórica foi desenvolvida ao longo dos anos 2009-2015, tendo como característica principal, a identificação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil como o elemento propulsor ao desenvolvimento econômico e consequente urbanização de boa parte da região Oeste do Estado de São Paulo³.

Deste ponto, a adequação metodológica aos conceitos definidos pelo Patrimônio Industrial, possibilitam a compreensão e a requalificação de um vasto ambiente cujos parâmetros iniciais foram em boa parte orientados pelos ideais de modernidade e de expansão econômica e industrial presentes em meio a transição do século XIX para o século XX, cujas paisagens encontram-se atualmente envoltas por uma nova lógica de expansão urbana pautada pelos novos ideais de comunicação do século XXI⁴, cuja hegemonia passa a ser exercida pelo modal rodoviário de transportes.

¹ Convênio entre as universidades europeias: Université Paris 1 Panthéon Sorbonne (Paris, França), Università Degli Studi di Padova (Padova, Itália) e Universidade de Évora (Évora, Portugal). As pesquisas contaram com a orientação da prof. Dr^a Ana Cardoso de Matos (Universidade de Évora, Portugal) e a co-orientação do prof. Dr^o Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru), representando o ponto de partida de um projeto que visa à criação de um acervo patrimonial, capaz de inventariar, catalogar e sistematizar o território urbano da porção Oeste do Estado de São Paulo, tendo entre suas ações a disponibilização virtual dos dados obtidos, permitindo o desenvolvimento e a dispersão de novas estratégias em torno de novas estratégias urbanas e da recuperação deste patrimônio, em grande parte inutilizado e em avançado processo de degradação e desaparecimento. (SCHIAVON, Tais. *Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil*. Master TPTI, Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015. (Dissertação de Mestrado). Disponível em: < <http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401> > acesso em Janeiro de 2017)

²Fundação de Amparo à Pesquisas do Estado de São Paulo: Projeto Temático FAPESP referência 05/55338-0. “*Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do*

espaço urbano: Estado de São Paulo, séculos XIX e XX.” AP. TEM, coordenação da prof.^a Dr.^a Maria Stella Martins Bresciani (UNICAMP, Campinas). Subtema III – “*Saberes Urbanos na configuração e reconfiguração das cidades formadas com a abertura de zonas pioneiras no Oeste do Estado de São Paulo*”, com a coordenação do prof. Dr. Adalberto da Silva Retto Junior (UNESP, Bauru). O projeto envolveu parcerias entre as universidades brasileiras UNICAMP, PUC-CAMP e UNESP, e o centro italiano – IAUV de Veneza.

³ Devendo neste ponto ser destacado que a ferrovia era inicialmente responsável pela comunicação entre os estados de São Paulo e Mato Grosso (atualmente Mato Grosso do Sul). Anos depois, o trecho da companhia em questão faria parte de um ideal internacional de comunicações, permitindo a junção dos oceanos Atlântico e Pacífico por meio de ferrovias.

⁴ Em 2015 a pesquisa recebeu o apoio financeiro e metodológico da instituição francesa AHICF (Association pour l'Histoire des Chemins de Fer), reflexo das influências francesas e belgas em meio ao processo de dispersão e consolidação do ideal ferroviário em diferentes partes do mundo, permitindo desta maneira, a identificação de semelhanças e distinções

Neste cenário, o Doutorado em Arquitectura realizado pela Universidade de Évora (Évora, Portugal), teve seu início em 2015, a presente proposta de investigação intitulada: “Modernidade e Comunicações: Meios de Transporte e Território. Uma Caracterização Comparativa entre a Europa Ocidental e a América do Sul em Corredores de Infraestruturas.”, contou com a orientação do Professor Dr. João Gabriel Candeias Dias Soares (departamento de Arquitectura), e da Professora Dra. Ana Cardoso de Matos (departamento de História). Neste sentido, considerando a dupla tutoria, a pesquisa foi supervisionada por dois dos centros de pesquisa sediados na Universidade de Évora: o CIDEHUS _ Centro Interdisciplinar de História, Culturas e Sociedades, e CHAIA _ Centro de História da Arte e Investigação Artística. (Universidade de Évora). Ao longo de todo o processo de elaboração, a pesquisa também contou com o supervisionamento de outros institutos e professores, cujos nomes são descritos nos agradecimentos.

A metodologia proposta permite o resgate dos fatores históricos, narrados por meio de seus respectivos acontecimentos, conjunturas e estruturas, compondo de acordo com BRAUDEL (1989:26) um perfeito entrelaçamento dos fatos, capazes de descrever os processos de transição em meio à países “desenvolvidos e subdesenvolvidos”, sendo neste último caso, marcados pelas transformações dos territórios “selvagens e desconhecidos” (SALGUEIRO, 2006), como o ocorrido com boa parte do território central do Brasil, que inclui neste processo os desdobramentos da região Oeste do Estado de São Paulo, tendo parte de seu retrospecto estudado pelos geógrafos franceses Pierre Deffontaines, Pierre Monbeig, Claude Lévi-Strauss, entre tantos outros.

referentes a implementação ferroviária e industrial em diferentes contextos, possibilitando assim, que os conhecimentos em torno do desenvolvimento ferroviário da porção Oeste do Estado de São Paulo fossem dispersos por novas fronteiras de estudo. Neste mesmo ano, a pesquisa foi finalista do *Prix CILAC Jeune Chercheur*, sendo o único estudo não europeu premiado pelo evento. Em 2017 a pesquisa também foi finalista do *III Premio Promoción del Patrimonio Arquitectónico e Industrial, Aula G+L_PAI*, prêmio internacional promovido pela

Do contexto histórico, a pesquisa busca compreender como as centralidades urbanas se articulam/rearticulam de acordo com os novos ideais de modernidade, comunicação e logística do século XXI, trazendo novas características à classificação de “desenvolvimento e subdesenvolvimento”.

A proposta busca a partir de uma abordagem multidisciplinar compreender os efeitos da circulação de ideias, ideais, técnicas e tecnologias, responsáveis pela narrativa dos processos em meio a instauração de modais de comunicação, tendo em consideração principalmente a conformação dos modais ferroviário e rodoviário de transportes, a partir de diferentes ambientes e escalas de análise, buscando a compreensão da esfera global envolta neste processo.

Em sua obra *Technics and Civilization* MUMFORD (1955) classifica a evolução de caminhos e meios de transporte a partir de três períodos distintos: a Ecotécnica, compreendendo o período entre a pré história e a descoberta da máquina a vapor no fim do século XVIII; a Paleotécnica, marcada pelo século XIX, compreendendo o emprego da máquina a vapor na indústria e em diversos meios de transporte; e a Neotécnica, que ao romper o século XX é marcada pela descoberta do motor a combustão interna, o surto automobilístico e o avião.

Marcada pela Renascença, a Ecotécnica revela ao mundo as grandes viagens marítimas e a descoberta das Américas. As grandes navegações rumo ao desconhecido novo mundo propiciam um novo “surto de progresso e aperfeiçoamento” dos meios de transporte, incrementando cada vez mais as tecnologias voltadas para a navegação marítima e fluvial. Em paralelo à navegação, no continente europeu, as históricas

Universidade Politécnica de Madrid, tendo como ressalva a valorização positiva dos jurados em relação a ambição da proposta ao abordar um tema extenso em conteúdo e extensão geográfica, mais uma vez o contexto de análise brasileiro demonstra destaque em meio ao contexto europeu, ambiente de vanguarda de estudos de preservação do Patrimônio Industrial.

estradas retomam seu prestígio, recebendo melhoramentos em seu traçado e pavimentação.

A invenção da máquina a vapor faz eclodir a era Paleotécnica. Ao longo de todo o século XIX o advento das ferrovias estrutura cada vez mais um novo ideal, marcado pela união do território, comunicando-o de oceano a oceano, impulsionando assim os lendários projetos Continentais de Transportes.

A partir destes projetos, a navegação marítima conjuga-se com o imponente potencial de capacidade de transporte e transformação territorial das ferrovias, impulsionando principalmente nas regiões dos “sertões”, variadas trocas internacionais, aproximando populações e contribuindo para a dispersão de um novo estilo de civilização, inicialmente liderada pelas economias industrializadas centrais.

As ferrovias seriam o sinônimo de velocidade, segurança, conforto e eficiência do transporte. A estrada de ferro facilitou as comunicações, aproximou as regiões, desenvolveu o comércio, criou fontes de riqueza, incentivou as grandes concentrações urbanas e aniquilou as fronteiras, concorrendo, para a acentuada expansão econômico-social do século XIX.

Em meio aos grandes projetos, os novos atores protagonizados pelo “engenheiro moderno”, representado pelas lendárias escolas europeias disseminariam a construção de infraestruturas e mecanismos de comunicações (VARGAS, 1994; IANNI, 1971 e SINGER, 1968) buscando a conformação do “*territoire modern et productif*” (ALLIÈS, 1980; PICON, 1992).

⁵ A pesquisa conta com a ressalva das defasagens cronológicas entre os seus ambientes de análise (relacionadas à sua estruturação técnica, econômica e espacial) em função dos intervalos existentes entre a implantação de novas tecnologias em ambientes centrais e periféricos. Para FURTADO (1975:9), esta diferença cronológica se justifica pelo processo de dispersão das bases da nascente economia capitalista, onde o “rápido e inusitado crescimento das forças produtivas que se conhece como revolução industrial é visto como

A revolução industrial seria o “(...) acontecimento histórico chave (...)”, onde a “nova” sociedade seria caracterizada pelo comportamento urbano (CHOAY, 1992:08), sendo o imaginário responsável pela dispersão de novos ideais, encorajando e disseminando novos investimentos (GARÇON, 2012), um papel muito bem desempenhado pelas Exposições Universais.

Ao considerarmos que os modais de transporte se configuram como estruturas determinantes para a otimização do capitalismo, FURTADO (1975:7) afirma que a formação das sociedades de base industrial constitui um processo complexo, cuja compreensão requer a análise simultânea da penetração do progresso tecnológico nos sistemas de produção e da forma como as estruturas sociais e o quadro institucional pré-existentes reagiram e condicionaram essa penetração⁵.

Para MARX (1965: 782, apud: KURZ, 2004: 30) a supremacia industrial traz consigo a hegemonia mercantil, onde o período manufatureiro, torna-se a nova hegemonia mercantil que proporciona a supremacia industrial, ou seja, o sistema colonial com seu comércio ultramarino serve-lhe de estufa.

O estudo terá como ponto de partida a análise dos métodos ou condições ambientais, inicialmente apresentados pelos mecanismos de modernização oriundos da Primeira Revolução Industrial, que a partir do continente europeu foram responsáveis pela convergência de inúmeros processos sociais, entre os quais a acumulação de capital comercial sob forma líquida, reflexo da expansão das atividades comerciais e a descoberta dos metais preciosos nas Américas. Todo este movimento culmina com a exacerbação da concorrência mercantilista decorrente da formação dos Estados nacionais europeus e o desenvolvimento das

um fenômeno que escapa a toda tentativa de explicação esquemática, e que somente pode ser compreendido no contexto da história europeia” sendo posteriormente disseminadas por suas colônias ou “nações” dependentes, assumindo a partir deste processo distintos comportamentos.

técnicas de organização mercantil e financeira (FURTADO, 1975:9), cujas configurações se fariam contínuas na histórica relação centro-periferia, cujas formas de dependência tendem a autoperpetuar-se, sendo sentidas em meio a concentração de atividades econômicas, êxodo rural, formação da classe operária e rápido processo de urbanização exigindo complexas tarefas de implementação para os poderes públicos.

Avançando cronologicamente, a proposta toma como base metodológica a análise de distintas regiões e suas respectivas estratégias de articulação dos modais ferroviário e rodoviário de transportes⁶, suas utilizações e áreas de abrangência, considerando como contexto de análise os ambientes europeu e sul-americano, captando “o fenômeno do subdesenvolvimento (...) como uma consequência da rápida propagação de novas formas de produção, a partir de um número limitado de centros irradiadores de inovações tecnológicas, em um processo que tendeu à criação de um sistema econômico de âmbito planetário” (FURTADO, 1975:8).

Para isso a estrutura da pesquisa busca a união de disciplinas como a arquitetura, o urbanismo, a história, a geografia e tantas outras vertentes acadêmicas, para a construção narrativa do cenário delineado pela disseminação de modais de transporte entre diferentes regiões e sua articulação como forma de otimização das dinâmicas capitalistas, cujos impactos podem ser lidos a partir da conformação territorial e sua correlação com as dinâmicas regionais⁷, onde segundo FURTADO (1975:8-9), “desenvolvimento e subdesenvolvimento devem ser considerados como dois aspectos de um mesmo processo histórico ligado à criação e à forma de difusão da tecnologia moderna”.

⁶ Em acréscimo a outros elementos capazes de promover comunicações, variáveis conforme a evolução técnica e tecnológica que a economia mundial se insere

⁷ Esta abordagem multidisciplinar permite a compreensão do contexto geopolítico atuante em meio as dinâmicas abordadas, permitindo ilustrar por meio da arquitetura e do urbanismo sua distribuição territorial, tendo como suporte descritivo e metodológico as

Considerando que ferrovias e rodovias quando inseridos no contexto capitalista “anulam” cada vez mais as fronteiras territoriais, em função da crescente regionalização e dinamização de suas transposições, RIBEIRO (2010) defende a hipótese de que a naturalização de fronteiras consiste na naturalização de sua história, ou seja, a sobreposição de seus acontecimentos, conservando neste processo, a aparente concretude dos elementos geográficos atuando de forma simbólica na montagem de uma representação ideal e mítica de nação e da nacionalidade, que não se sustenta sem boa parte das interferências otimizadas por distintos eixos de transporte, considerando assim, ser o território imprescindível para o exercício do poder e da política estatal.

O fenômeno da circulação é tão constante e de tão extraordinária importância comercial e cultural, nas sociedades humanas, que parece residir à base de todo processo de civilização. (...) Os períodos de suposta imobilidade, (...), não são mais do que fases históricas de menor mobilidade. Movimentos que se realizam, por pequenos grupos isolados ou infiltrações lentas ou de um golpe e por grandes massas; pela força de expansão de povos que, por sua iniciativa, se espalham fora de seus territórios, ou devido ao choque que recebem populações invadidas; determinados pelo esgotamento da fecundidade do solo que ocupam as sociedades atraídas pelas perspectivas de exploração, agrícola ou industrial, que se abrem, em outros domínios, ou provocados por excesso de população, em certas regiões; de caráter econômico, como os que o comércio estimula à medida que se desenvolve; (...) Mas cada um desses movimentos, migratórios ou não, coletivos ou individuais, supõe um ponto de partida, um ponto de chegada e um

disciplinas e abordagens da história, geografia, arqueologia e tantas outras vertentes necessárias conforme os ambientes identificados. Fatos devidamente ilustrados por mapas, gráficos, dados estatísticos econômicos e sociais, estilos e padrões arquitetônicos, maquinários, entre tantas outras representações.

caminho levando de um a outro. (...) (RATZEL, 1899, apud AZEVEDO, 1950: 13-14)

Entre as disciplinas envolvidas na análise, a geografia surge como método capaz de descrever o território, tendo a partir de sua vertente geopolítica, a capacidade de se embrenhar em meio às especificidades regionais, explorando seus conceitos em múltiplas escalas analíticas relacionando-as à noção de poder (SOUZA, 1995, apud RIBEIRO, 2010). Um “retorno ao território” decorrente da aproximação do conceito de território ao estudo da geografia humana, intensificado a partir de 1970 (CLAVAL, 1999, apud RIBEIRO, 2010), auxiliando desta maneira a compreensão da transformação da paisagem e dos respectivos contextos socioeconômicos e movimentos decorrentes dos processos migratórios, em muitos casos atrelados aos ideais de modernização em meios aos séculos XIX e XX, e principalmente relacionado às transformações de âmbito global a partir dos anos 1970.

Além da análise territorial, a metodologia proposta permite o resgate dos fatores envolvidos em seu tempo histórico, narrados por meio de seus respectivos acontecimentos, conjunturas e estruturas, compondo um perfeito entrelaçamento dos fatos, onde “o valor da observação geográfica está (...) na espessura, na duração, na abundância de realidade amontoadas umas sobre as outras, que é preciso distinguir, mas, em seguida, reaproximar” (BRAUDEL, 1989:26).

Neste recorte a dissolução de fronteiras representa parte da crise do Estado-Nação, onde a constituição de uma sociedade global, a financeirização da economia e advento de novas tecnologias admitem também a virtualização dos espaços, culminando na desterritorialização de pessoas, mercadorias e informações (RIBEIRO, 2010). O território nacional perde importância frente à política ditada pelas multinacionais, internacionalizando hábitos, entretenimentos e outros produtos, acessíveis apenas à parcela da população capaz de financiar tais modernizações. (BAUMAM, 1999; GIDDENS, 1991; VIRILIO, 1993; ORTIZ, 2003, apud RIBEIRO, 2010).

Para CARLOS (1996: 6, apud: SPOSITO, 2008: 89) “as comunicações diminuem as distâncias tornando o fluxo de informações contínuo e ininterrupto: com isso, cada vez mais o local se constitui na sua relação com o mundial. Nesse novo contexto, o lugar se redefine pelo estabelecimento e/ou aprofundamento de suas relações numa rede de lugares”, se relacionando assim, com a velocidade e garantia da circulação da informação, permitindo a coordenação das atividades e a rápida transmissão das instruções e respectivos resultados (DALPIERRE, 1995).

De acordo com SPOSITO (2008: 48), as redes possuem papel claro na escala mundial e não se formam por acaso, sendo o resultado de numerosos atores que “em diferentes lugares e momentos, e com capacidades distintas de ação, exerceram e exercem seu papel como sujeitos da história.” Neste ambiente “o estudo da organização espacial dos fluxos (...) conforma o estudo mais geral das transformações do território” (VELTZ, In: SAVY; VELTZ: 1995).

Em relação aos centros urbanos, dando suporte à visão arquitetônica e urbanística, KOOLHAAS (2010: 37-46) trabalha com a ideia de “Cidade Genérica” afirmando ser este “o espaço que resta depois de grandes setores de vida urbana terem passado para o ciberespaço.” Em suas discussões, trabalha com a hipótese de que “este novo ambiente representa a morte definitiva do planejamento”, uma vez que, “a superfície da cidade explode, a economia acelera, desacelera, dispara, afrouxa”, “as populações duplicam, triplicam, quadruplicam e de repente desaparecem.” Quando relacionado a conformação de eixos, afirma que com o tempo “as redes viárias expandem-se em excesso, envelhecem, apodrecem, tornam-se obsoletas.” Novos ciclos econômicos e ideais movimentam massas humanas para diferentes partes do globo, neste processo, tanto as áreas já consolidadas passam por adaptações em detrimento aos novos ideais de modernidade e progresso, quanto “novas áreas selvagens” são inseridas ao contexto econômico global cada vez mais alargado (GAUDEMAR, 1979). Ambientes

atualmente tratados por meio de estudos e projetos de “resiliência urbana”.

O que marca a próxima fase é que regiões inteiras estão “caindo fora”, morrendo em seu papel de regiões industriais porque suas indústrias foram derrotadas na concorrência dos mercados mundiais e já não podem levantar o capital monetário para continuar na corrida da produtividade. (KURZ, 2004: 194)

A pesquisa busca a partir do contexto delineado pelos anos 1960 (marcado por transições econômicas e da logística mundial de transportes e comunicações), comparar o comportamento de padrões políticos, econômicos e sociais atuantes em meio ao processo de formação e transformação da paisagem urbana e sua relação com a conformação de caminhos, que segundo LEFÉBVRE (1912), seriam os grandes influenciadores do destino das cidades. Destacando assim, os impactos urbanos sofridos em cada período e os meios pelo qual os projetos urbanos foram e ainda vem sendo capazes de rearticular territórios e estratégias de transportes, locais, nacionais e internacionais, ou promover seu completo abandono.

Ao ressaltarmos que os impactos gerados por grandes eixos de comunicação (vistos aqui como símbolos de modernização), não apresentam seus efeitos relacionados apenas ao contexto urbano,

⁸ Para isso, a pesquisa utilizará a conformação dos contextos europeu e sul-americano tendo como plano de fundo, a articulação de eixos internacionais de transportes, inicialmente guiados pelo modal ferroviário e gradualmente substituídos ou sobrepostos ao modal rodoviário de transportes (considerando nesse processo cidades em meio aos corredores da Transcontinental Santos Arica, na América do Sul e o Corredor Atlântico na Europa). Neste recorte considera-se a ferrovia como o primeiro grande eixo dorsal de desenvolvimento e modernização, seguida de outras estratégias ao longo dos anos. Neste ponto vale citar o estudo de WHITE (2011) que ao questionar em seu estudo a real necessidade, viabilidade e eficiência dos trechos transcontinentais lançados por Estados Unidos, Canadá e México, revela que em muitos casos tratou-se de projetos desnecessários

consideramos que estes também atingem as esferas política, econômica e social, extrapolando assim a escala territorial⁸.

O contexto histórico, urbano e social será confrontado com as respectivas estratégias políticas e econômicas desenvolvidas em meio à estruturação das redes de transporte, buscando a partir do respaldo multidisciplinar, a maior clareza na descrição dos rumos apresentados pelo ideal urbano das regiões, onde a conformação de eixos ferroviários e rodoviários compõem a narrativa dos efeitos da modernidade espalhados por diferentes contextos, graças a constante disseminação de ideais técnicos e econômicos correlacionados ao seu desenvolvimento.

O ambiente proposto evidencia tanto as históricas estratégias de domínio de mercados e territórios, quanto as suas atuais articulações. Os eixos de comunicação evidenciam assim as ambições existentes em meio a sua implantação e rearticulação decorrentes das rupturas econômicas enfrentadas pela economia mundial e seus reflexos ao contexto urbano⁹, comparando estratégias em meio à revitalização ou deterioração do patrimônio historicamente consolidado em meio a ambientes desenvolvidos e subdesenvolvidos.

Quando analisado pelo escopo transoceânico, todo este retrospecto, demonstra que as constantes revoluções técnicas e tecnológicas em torno do conceito de modernidade e de mobilidade (comunicações)

em seu momento histórico. Um contexto que ainda hoje revela incertezas em meio ao contexto já consolidado e em planejamento, restando apenas o questionamento buscando os reais impactos destas propostas fortemente vangloriadas no passado, mas que hoje encontram problemas em sua continuidade.

⁹ Cujos efeitos podem ser percebidos pelas diferentes fisionomias de edifícios, traçados urbanos e equipamentos estrategicamente espelhados ao longo do território, ressaltando um rico patrimônio a ser explorado.

estimularam e ainda estimulam os anseios de consumo. Desta maneira, o ato de se locomover se torna um produto, tendendo cada vez mais a se tornar um símbolo de *status* e segregação social, um fenômeno global onde a falta de um correto planejamento, demonstra que seu consumo estimula cada vez mais o inchaço e a desigualdade urbana, decorrente da falência de inúmeros projetos.

Do ponto de vista histórico, o objeto de estudo explicita dois momentos de suma importância: a formação do território moderno, à luz da “economia atlântica”, a conformação do capitalismo, do mercado internacional do trabalho (MARX, 1986, 2005; PRADO Jr. 1935), a formação dos engenheiros (PICON, 1992) além de elucidar como essa formação se caracterizou entre o século XIX e o século XX; e a substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário, como gradativo abandono das estações ferroviárias, que acabaram sendo integradas ao tecido urbano com o “paisagens dentro da cidade” e, portanto, passíveis de ser considerado patrimônio histórico (RETTO Jr. In: SCHIAVON: 2018).

Os processos de mundialização e transição de ciclos econômicos refletem também a obsolescência de ambientes industriais, tornando ainda mais complexas suas dinâmicas sociais, exigindo o reequacionamento do território urbano. A década de 1960 demonstra um contexto mundial fisicamente reestruturado dos efeitos da guerra, porém imerso em um novo momento de reestruturação da economia mundial. Deste processo, os antigos ambientes industriais e bairros anexos, ícones de modernidade do período anterior, problematizam questões em torno de sua requalificação, um vasto estudo cujas ações visam amenizar as rupturas destes momentos (AYRAULT; DANM. In: SOMOGY, 2015).

A proposta induz a realização de pesquisas em diferentes contextos urbanos, decorrente do processo de circulação de ideais, ideologias, técnicas e tecnologias, que, ao longo do século XIX consolidam as nações hegemônicas europeias em detrimento ao processo de “colonização” e “modernização” mundial, rompendo assim, os limites impostos pelos oceanos, tal circulação de conhecimentos pode ser vista como característica fundamental para a conformação “moderna” de boa parte do território sul-americano, sobretudo em meio aos contextos abordados pela análise em questão. Nesta trajetória, a navegação marítima agiria em sobreposição ao processo de expansão ferroviária, possibilitando a circulação de mercadorias e pessoas por todo o globo.

À arquitetura, resta a compreensão, a partir das principais características da morfologia urbana das cidades analisadas, retomando ao longo de sua análise a conformação dos ideais e ideologias amplamente disseminados por todo esse processo, cujos resultados narram de forma conjunta estilos, técnicas, tecnologias, personagens, costumes disseminados em meio ao processo de mundialização.

O cenário delineado pela proposta leva em consideração o processo de acumulação de capital comercial sob forma líquida decorrente da expansão das atividades comerciais e a descoberta dos metais preciosos nas Américas¹⁰, a exacerbação da concorrência mercantilista e financeira¹¹, cujas configurações se fariam contínuas na histórica relação centro-periferia que em meio aos contextos europeu e sul-americano representam distintos períodos de dependência, que tendem a se autoperpetuar, em meio à concentração de atividades econômicas, formação da classe operária, processo de industrialização, êxodo rural e rápida urbanização, culminando em inúmeros acordos, cujos impactos

¹⁰ Inicialmente liderado por Espanha e Portugal em meio ao contexto sul-americano.

¹¹ Processo que representa o enfraquecimento e submissão das antigas potências mercantilistas e o despontar de novas nações hegemônicas. A pesquisa destaca a ação Francesa, buscando sair do tradicional contexto de análise de pesquisas sobre as influências

Inglesas. O recorte proposto pelo contexto sul-americano demonstra a forte atuação de profissionais, investimentos e modelos de urbanização “franceses”, sendo um dos motivos responsáveis pela escolha deste país para a comparação.

são refletidos de forma direta na estruturação do território urbano (MARX, 1986; PRADO Jr. 1935; KURTZ, 1943; POSTONI, 1952).

Se no passado tais relações foram responsáveis pelo delineamento de inúmeras regiões, em paralelo com a consolidação de eixos de transporte e circulação, a pesquisa busca compreender como tais territórios se encontram atualmente, destacando quais as adaptações dos principais eixos e sua correlação com o território urbano em um contexto econômico pautado por novos ideais e estratégias econômicas.

A opção pela escolha de eixos internacionais (transoceânicos) de transporte, busca demonstrar que ferrovias e rodovias e demais meios de comunicação, quando inseridos no contexto capitalista “anulam” cada vez mais as fronteiras territoriais, representando parte da crise do Estado-Nação, culminando na desterritorialização de pessoas, mercadorias e informações (RIBEIRO, 2010). O território nacional perde importância frente à política ditada por blocos econômicos e a ação de empresas multinacionais, internacionalizando hábitos, entretenimentos e determinados produtos acessíveis apenas à parcela da população capaz de financiar tais modernizações (BAUMAM, 1999; GIDDENS, 1991; VIRILO, 1993; ORTIZ, 2003).

Espera-se desta maneira, alcançar a descrição dos vestígios da constante busca por ideais de modernidade inicialmente articulados pelo intercâmbio oceânico e sua decorrente sobreposição aos modais terrestres, cujos territórios se mostram propensos às constantes modificações. O quadro proposto busca revelar a importância do planejamento urbano, por meio da análise dos históricos projetos de transporte, cujos impactos se tornam responsáveis pelo delineamento de centralidades e redes territoriais, direta ou indiretamente atreladas à sobreposição de ciclos econômicos¹².

¹²A pesquisa não busca simplesmente louvar as vantagens de sistemas e projetos realizados em áreas “desenvolvidas” com o intuito de sobrepor suas soluções aos contextos “subdesenvolvidos”, mas sim, compreender e analisar os fatos envolvidos em meio à conformação e reformulação de seus contextos, buscando meios possíveis para sua

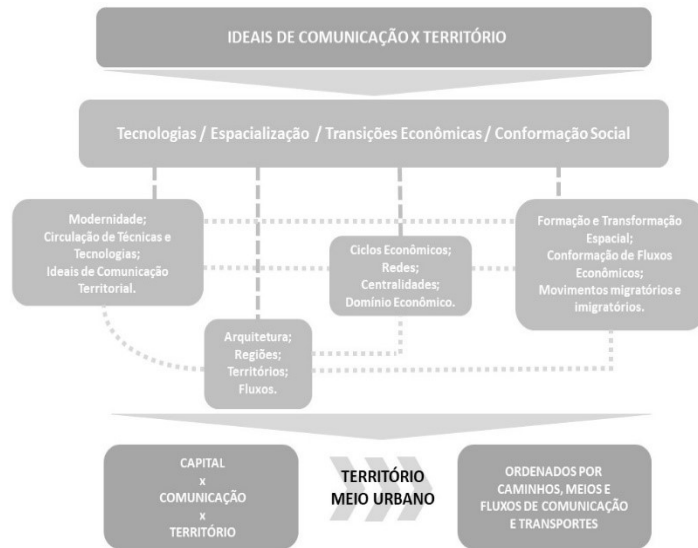
Assim, a proposta permite compreender como a modernidade se sobrepõe aos ideais de comunicação e como isso se reflete no território, destacando, os processos e as influências existentes em meio às ações de modernização e articulação territorial por meio de eixos de comunicação, sobrepondo seus resultados à análise do território urbano, sua expansão e dissolução de fronteiras (físicas e virtuais), tendo como ponto de partida, a abordagem dos ideais em meio a conformação de eixos interoceânicos e suas históricas relações entre o contexto europeu e sul-americano.

Delineando como as estratégias interferiram e ainda interferem na dinamização territorial, a partir da criação, fortalecimento e projeção dos ideais do capitalismo, sua territorialização e consequentes legados históricos e atuais, as relações comerciais impulsionam de forma constante a necessidade de articulação e domínio sobre os povos, em decorrência dos avanços tecnológicos e concretização de eixos de comunicação, vistos como os grandes influenciadores do destino das cidades (LEFÉBVRE, 1912).

A pesquisa busca demonstrar entre outras características que em meio ao contexto sul-americano os modais tornam-se responsáveis pela estruturação econômica e modernização urbana de inúmeras localidades, cujas características principais demonstram a forte influência de ideais e conhecimentos provenientes do ambiente europeu, inicialmente afirmados em meio aos vínculos coloniais e reafirmados com a instauração do regime capitalista, implicando inúmeras reformulações a cada novo ciclo, onde as lendárias “*Marcha para Oeste*” (Brasil), ou a “*Marcha para o Leste*” guiarão tais jornadas. Já em meio ao contexto europeu, os modais de comunicação possibilitariam o fortalecimento econômico e espacial de regiões pré-existentes, em acréscimo à potencialização da circulação de pessoas e

otimização, tendo sempre em consideração as diferenças socioculturais envolvidas em cada processo.

mercadorias, cujos limites ultrapassariam cada vez mais as barreiras geográficas.



Fluxograma de análise.

Caracterizada por uma análise multidisciplinar e de abordagem em diferentes escalas e ambientes, a metodologia proposta busca a partir da circulação de ideias, ideais e conhecimentos, articular os fatos históricos e atuais vistos a partir de diferentes plataformas e modos de visão, tendo como plano de fundo os contextos urbanos propostos, narrando suas origens e transições, comparadas a partir da instalação de infraestruturas de transportes, símbolos de modernidade, destacando os impactos de cada período e os meios pelo qual os projetos urbanos foram e ainda vem sendo capazes de rearticular territórios e logísticas, ou promover sua completa destruição.

CIDADES ESTUDADAS		
País	Cidades	Corredor
Chile	Arica	Transcontinental Santos Arica
Bolívia	La Paz, Santa Cruz de la Sierra	
Brasil	Santos, São Paulo, Bauru, Campo Grande e Corumbá.	
Portugal	Lisboa, Vilar Formoso	Corredor Atlântico
Espanha	Madrid, Valladolid	
França	Bordeaux, Paris, Le Havre	

Mesmo quando consideramos a Europa como o berço da Revolução Industrial, devemos levar em conta os contrastes existentes entre seus países. Nesse sentido, as comparações cronológicas aplicadas principalmente nos primórdios de implantação do sistema capitalista demonstram inconsistências, uma vez que revelam lacunas, agravadas pelos distintos processos de aplicação das “modernidades”, cujos impactos mostram-se marcantes em a seus respectivos ambientes urbanos.

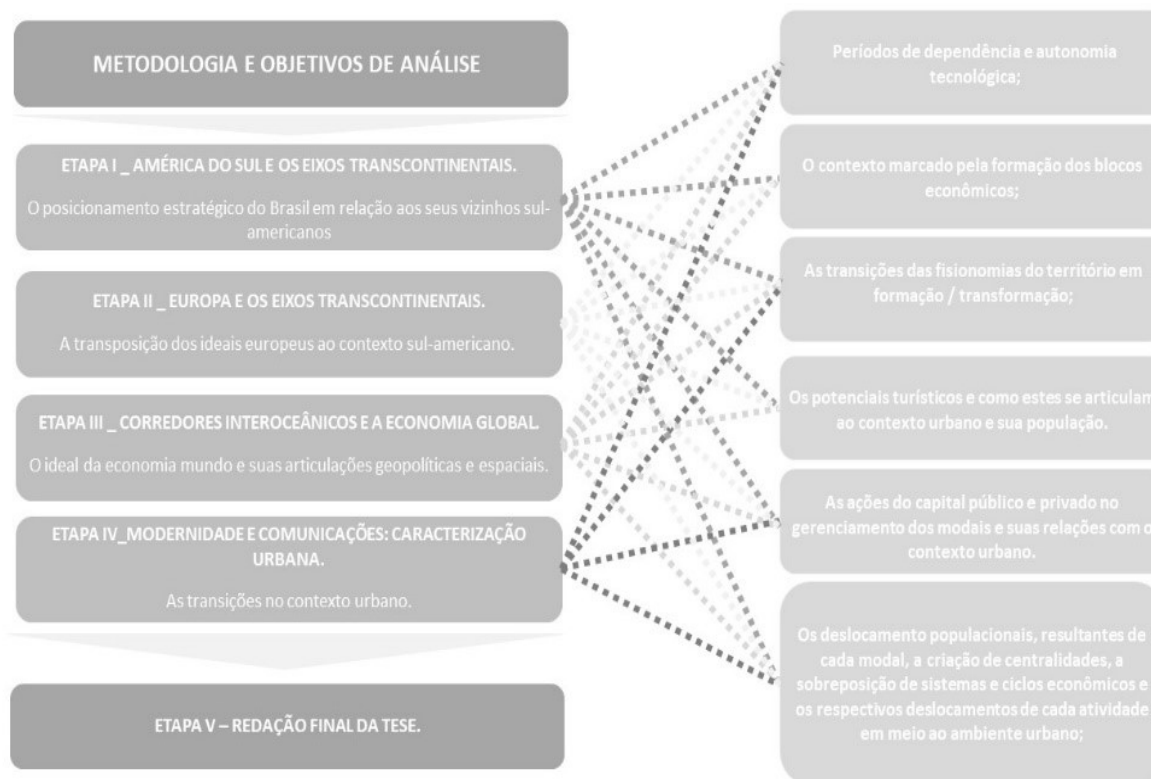
Deste processo, a metodologia busca comparar entre outras questões:

- períodos de dependência e autonomia tecnológica;
- o posicionamento dos modais ferroviário e rodoviário em suas funções históricas e atuais;
- o contexto marcado pela formação dos blocos econômicos;
- as transições das fisionomias do território em formação / transformação;
- os índices de deslocamento populacional, resultantes de cada modal, a criação de centralidades, a sobreposição de sistemas e ciclos

econômicos e os respectivos deslocamentos de cada atividade em meio ao ambiente urbano;

- os potenciais turísticos e como estes se articulam ao contexto urbano e sua população;
- as ações do capital público e privado no gerenciamento dos modais e suas relações com o contexto urbano.

A proposta busca fortalecer e estabelecer novas áreas de conhecimento em consolidação no Brasil como as identificadas em meio à preservação dos vestígios de seu Patrimônio Industrial, ampliando assim o nível de colaboração e de publicações conjuntas entre pesquisadores brasileiros e europeus, ampliando o acesso a centros internacionais de excelência e a maior visibilidade da produção científica, tecnológica e cultural nacional, um rico intercâmbio científico entre os países envolvidos e o consequente engrandecimento das discussões em torno da preservação e reconversão de ambientes, enaltecendo a importância da temática preservação do Patrimônio Industrial.



Fluxograma do Estudo.

Agradecimentos

Uma tese não se constrói apenas por seu autor/autora. Ela é um longo processo (e como é longo) de aprendizado, paciência, perseverança, incertezas, angústias e alegrias. Por meio dela conhecemos novos lugares, novas pessoas, ampliamos nosso conhecimento. Descobrimos que somos conhecidos por pessoas que nunca imaginávamos, por meio de nossas publicações e falas em eventos. Acho que nunca acreditei tanto em sua dimensão, uma tese realmente reflete uma vida, um amadurecimento, e mais que isso, reflete o trabalho de muitas pessoas. Orientadores, pesquisadores, arquivistas, professores, desconhecidos.

Obrigada a todos que acreditaram em mim, principalmente quando não via mais sentido no que vinha fazendo. Em meio aos quase 6 anos dedicados em sua elaboração, me reinventei pessoalmente e profissionalmente, ampliei horizontes e o modo de ver o mundo.

Mais do que nunca, devo muitos agradecimentos aos meus orientadores Ana Cardoso de Matos e João Soares, muito obrigada pela confiança e paciência. Foram quase 6 anos de trabalhos remotos, mas que hoje me fazem ter a certeza de seu significado para minha formação.

Também a agradeço aos amigos e eternos orientadores, o professor Adalberto da Silva Retto Júnior (Unesp/Bauru, Brasil), que desde a graduação me acompanha em análises e ações cotidianas; além disso, as pesquisas me trouxeram nomes inesperados, mas que ao longo de suas intervenções sempre foram atenciosos e devidamente provocadores, em especial aos professores Herve Théry (pesquisador emérito do Centre National de la Recherche Scientifique (CNRS) e Professor convidado da FFLCH-USP, São Paulo) e Carlos Almeida Toledo (FFLCH-USP, São Paulo), meus mais sinceros agradecimentos por todo o aprendizado.

Seria injusto não agradecer também aos amigos alcançados ao longo da vida pessoal e profissional, sem vocês nada faria sentido e não encontraria motivação para continuar a jornada!

E quem venham novos desafios!

Sumário

1.	Antecedentes da América Espanhola e Portuguesa	3
1.1.	A conformação dos Estados Português e Espanhol nas Américas	5
1.2.	Os interesses econômicos e a expansão territorial.....	12
1.3.	A estruturação dos núcleos coloniais	26
1.3.1	O fortalecimento de caminhos e a articulação do eixo central do Brasil	33
1.4.	A conformação dos Estados Nacionais.....	39
1.5.	O Século XIX e as transições do cenário sul-americano	40
2.	Intervenções na América do Sul	43
2.1.	A necessidade de articulação do território e o despontar dos investimentos estrangeiros	47
2.2.	A Doutrina Monroe e as novas relações centro-periferia.....	54
2.3.	A idealização da América Latina e o despontar das hegemonias locais	57
2.4.	As tentativas de consolidação da hegemonia brasileira e as evidências da relevância da questão ferroviária.....	62
2.4.1	A rivalidade Argentina x Brasil e o contexto Boliviano	65
2.5.	As alterações estratégicas do século XX	78
3.	Ideais e Ideologias: Corredores Interoceânicos e a Economia Global	83
3.1.	A Compreensão do tamanho do Mundo	84
3.2.	O contexto da circulação de ideais e de ideias.....	98
3.3.	Economia e o desenrolar das novas faces do Capitalismo	123
4.	A conformação de eixos e a articulação territorial no contexto Europeu	151
4.1.	A ideia de cidade na Europa	152
4.2.	Um novo sistema de cidades	155
4.2.1	O Renascimento e o desenrolar da cidade industrial	156
4.3.	Ferrovias e os processos de internacionalização	158

4.4.	O cenário recente.....	163	7.1.5	Corumbá.....	360
4.5.	Atual conformação dos corredores europeus	173	7.1.6	Santa Cruz de La Sierra	366
4.5.1	Corredor Atlântico	186	7.1.7	La Paz	372
5.	Transposição de ideais ao contexto Sul-Americano.....	215	7.1.8	Arica	377
5.1.	O cenário da articulação da Transcontinental Sul-Americana pelo contexto brasileiro	218	7.2.	Corredor Atlântico. Corredores Oceânicos Europa.....	380
5.2.1	A abertura internacional e o processo de interiorização do território	222	7.2.1	Lisboa.....	383
5.2.	A Ferrovia Transcontinental Santos-Arica: entre avanços e tropeços	246	7.2.2	Vilar Formoso.....	390
5.3.	A conformação ferroviária Sul-Americana: articulações Nacionais e Internacionais	252	7.2.3	Valladolid	392
5.4.	Do sonho à realidade: a Transcontinental e a dinâmica urbana ...	269	7.2.4	Madrid	396
6.	Modernidade, Comunicações e a Caracterização Urbana.	277	7.2.5	Bordeaux	406
6.1.	O século XIX e os primórdios da Teorização do Urbano	279	7.2.6	Paris	412
6.1.1	Teóricos e teorias urbanísticas do século XX	283	7.2.7	Le Havre	423
6.1.2	O ordenamento do território urbano	287	8.	Considerações Finais.....	427
6.2.	O Urbanismo e a cidade do século XX	293	9.	BBibliografia	Erro! Indicador não definido.
6.3.	Circulação e a cidade do século XX.....	296			
6.4.	O que dizer sobre a cidade do século XXI?.....	313			
6.5.	Modernidade e os Impactos à circulação	324			
7.	Análises Urbanas dos Corredores Interoceânicos	327			
7.1.	Santos-Arica. Transcontinental Atlântico-Pacífico da América do Sul	328			
7.1.1	Santos.....	331			
	A cidade e o binômio: Santos-São Paulo.	331			
7.1.2	São Paulo	337			
7.1.3	Bauru	348			
7.1.4	Campo Grande	356			

Lista de Figuras

Figura 1-1 Tratado de Tordesilhas, 1493.	8
Figura 1-2 Capitánias Hereditárias, 1532.	8
Figura 1-3 Área de Influência da Bacia Cisplatina e principais movimentos correlatos até o século XIX.....	9
Figura 1-4 América do Sul – século XVI.....	10
Figura 1-5 Tratado de Madrid, 1750.	11
Figura 1-6 Quadrilátero do Açúcar _ século XVIII.	16
Figura 1-7 Esquema da circulação de mercadorias na América Portuguesa, atuante sobretudo até o século XVIII.....	19
Figura 1-8 Circulação de metais e mercadorias na América Espanhola.	22
Figura 1-9 Círculos Arqueológicos Coloniais segun el esquema de Pedro J. Vignale. ...	23
Figura 1-10 Carta geográfica dos seis partidos que compreendiam a província de Potosí. 1787.....	23
Figura 1-11 Esquema da circulação de mercadorias na América Espanhola, atuante sobretudo até o século XVIII.....	24
Figura 1-12 Brasil, 1889.	25
Figura 1-13 Casa da Moeda Real de Potosí.....	26
Figura 1-14 Traçado de La Paz	27
Figura 1-15 Traçado de Arica.....	27
Figura 1-16 Pintura à Óleo Potosi, de Gaspar Miguel de Berrío, século XVIII.	28
Figura 1-17 Detalhe dos ingenios mineras na parte “rural” de Potosí, século XVIII.....	29
Figura 1-18 Detalhe das haciendas mineras na parte “rural” de Potosí, século XVIII.....	29
Figura 1-19 Planta da Cidade de S. Paulo, 1810.	32

Figura 1-20 Rotas do Avanço Brasileiro _ séc. XIX.	35	Figura 3-8 – Regressão das distâncias no Brasil.	102
Figura 1-21 Rotas do Avanço Brasileiro _ séc. XX.	36	Figura 3-9 – A França no Mundo.	104
Figura 1-22 São Paulo, às vésperas da Proclamação da República.	38	Figura 3-10 – A França na América do Sul.....	105
Figura 1-23 Brasil, 1889.	38	Figura 3-11 – Ibero-Afro-American Railroad Project.	107
Figura 2-1 ideais da “Nova Ordem Econômica”	46	Figura 3-12 – Mundo em Movimento.	108
Figura 2-2 – Ferrovias Sul-americanas e a Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica. (Década de 1940).....	61	Figura 3-13 – Arcachon e suas áreas de banhos de Mar. Arquivos da <i>Compagnies de chemin de fer du Paris-Orléans et du Midi</i> , 1896.	110
Figura 2-4 – Potosí e Cerro Rico, século XVI – XVII.	67	Figura 3-14 – Estrada de Ferro Madera-Mamoré.	125
Figura 2-5 – Vista atual de Potosí, ao fundo Cerro Rico.	67	Figura 3-15 – Fordlândia em 1933.	126
Figura 2-6 – Cobija, 1909.	67	Figura 3-16 – Planta da Fordlândia.	126
Figura 2-7 – Bolívia, 1825	70	Figura 3-17 – Movimentos do Capital _ 1875-1914.	133
Figura 2-8 – Guerra do Pacífico.	71	Figura 3-18 – Conformação da Europa _ 1914.	136
Figura 2-9 – Bolívia: Tratado de Petrópolis.	73	Figura 3-19 – Índice de exportações de informações do Estados Unidos da América, 1990.	146
Figura 2-10 – Bolívia, Guerra do Paraguai.	74	Figura 3-20 – Movimentação dos principais Aeroportos globais em 1995.	147
Figura 2-11 – Áreas de exploração de petróleo e gás na Bolívia.	77	Figura 4-1 – Criação de Cidades na Europa.	153
Figura 2-12 – Áreas Estratégicas.	79	Figura 4-2 – Vias de Comunicação séc. XI - XII.	154
Figura 2-13 – Bolívia: Principais centros urbanos.	82	Figura 4-3 – Projetos <i>Freeways</i> Ferroviários Transeuropeus.....	164
Figura 3-1 – Tamanho do Mundo	84	Figura 4-4 – Lista de Essen _ 1996.	165
Figura 3-2 – Revolução Industrial nas imagens de Le Corbusier.....	86	Figura 4-5 – Principais Portos na Europa.	168
Figura 3-3 – Mapa da cólera em 1832.....	87	Figura 4-6 – Modais De Transportes na Europa.	169
Figura 3-4 – Plano Parcelario, Madrid, 1876.....	88	Figura 4-7 – Conformação dos Freeways Ferroviários Transeuropeus. ...	174
Figura 3-5 – Industrialização na Europa, 1850.	93	Figura 4-8 – Principais Corredores Ferroviários.....	175
Figura 3-6 – The Cristal Palace, 1851.....	96		
Figura 3-7 – A indústria nas imagens de Le Corbusier.	100		

Figura 4-9 – Principais Corredores Rodoviários	175	Figura 4-32 – Estrutura Ferroviária _ Espanha 1930	196
Figura 4-10 – Principais Corredores Ferroviários e Rodoviários.....	176	Figura 4-33 – Estrutura Ferroviária _ Espanha 1942	197
Figura 4-11 – Corredor Báltico Adriático _ Ferrovias	177	Figura 4-34 – Ferrovias Francesas e a Compagnie du Midi	201
Figura 4-12 – Corredor Mediterrâneo_ Ferrovias	178	Figura 4-35 – Ferrovias Francesas Chemin de Fer d’Orléans	202
Figura 4-13 – Corredor Mar do Norte – Mediterrâneo _ Ferrovias.....	179	Figura 4-36 – Ferrovias Francesas SNCF _ 1960.....	207
Figura 4-14 – Corredor Escandinávia – Mediterrâneo _ Ferrovias	180	Figura 4-37 – Eletrificação das Ferrovias Francesas SNCF _ 1966	208
Figura 4-15 – Corredor Mar do Norte _ Ferrovias.....	181	Figura 4-38 – Corredores Ferroviários Portugal.....	213
Figura 4-16 – Corredor Reno Alpino _ Ferrovias	182	Figura 4-39 – Corredores Rodoviários Portugal	213
Figura 4-17 – Corredor Oriente Médio - Leste _ Ferrovias.....	183	Figura 4-40 – Tráfego Médio de veículos na Fronteira entre Portugal e Espanha _ Vilar Formoso.....	214
Figura 4-18 – Corredor Reno Danúbio _ Ferrovias	184	Figura 5-1 – Mapa Físico do Brasil, 1889.....	216
Figura 4-19 – Corredor Atlântico _ Ferrovias	185	Figura 5-2 – Evolução Ferroviária Atual Brasileira	222
Figura 4-20 – Exportações de Portugal _ Cenários	188	Figura 5-3 – Máxima expansão da Capitania de São Paulo séculos XVI-XVIII	224
Figura 4-21 – Exportações da Espanha _ Cenários.....	188	Figura 5-4 – Principais Rumos de Penetração séculos XVI-XVIII.....	225
Figura 4-22 – Exportações da França _ Cenários	188	Figura 5-5 – Congresso Internacional, 1908	229
Figura 4-23 - Fluxo Trens _ Cenários 2030	189	Figura 5-6 – Retroterra do Porto de Santos em 1914	231
Figura 4-24 – Fluxo de Conexões de Trem _ Cenários 2030.....	189	Figura 5-7 – Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica.....	231
Figura 4-25 – Número anual de Trens e Conexões _ Cenário 2030	189	Figura 5-8 – Ponte Francisco de Sá.	232
Figura 4-26 – Fluxos Corredores Rodoviários _ Oeste Rouen	190	Figura 5-9 – Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica.....	232
Figura 4-27 – Fluxos Corredores Rodoviários _ Sul de Madrid.....	190	Figura 5-22 – Evolução da Franja Pioneira por Períodos.....	233
Figura 4-28 – Fluxos Corredores Rodoviários _ Sul de Tours	190	Figura 5-23 – "Itinerarios das Principaes Estradas da Provincia".....	234
Figura 4-29 – Estrutura Corredores Ferroviários _ Horizonte 2020	191	Figura 5-24 – Estado de São Paulo, 1700, 1800 e 1900.	235
Figura 4-30 – Estrutura Corredores Ferroviários _ Horizonte 2030	192	Figura 5-25 – Estado de São Paulo, 1929.....	236
Figura 4-31 – Corredores Atlântico e Mediterrâneo.....	193		

Figura 5-26 – Mappa do Estado de São Paulo, com todas as linhas de estradas de ferro em tráfego, em construção e projectadas.....	237	Figura 6-4 – Paris: reestruturação viária.	291
Figura 5-27 – Expansão das Ferrovias no Estado de São Paulo ao longo do século XX.....	238	Figura 6-5 – Madrid, traçado viário em cruz – sécs. XIX e XX.	292
Figura 5-28 – Criação de municípios e ferrovias em São Paulo.....	239	Figura 6-6 –Estudos de Le Corbusier.	294
Figura 5-29 – Posição do Brasil no Mundo.	243	Figura 6-7 –Esquema de Fluxos Viários de Le Corbusier.	296
Figura 5-30 – Modelos Complementares.	244	Figura 6-8 –Les 3 établissements humains de Le Corbusier.	297
Figura 5-31 – Redes de Transportes.	245	Figura 6-9 –Estudos de Le Corbusier : Cité lineaire Industrielle.....	297
Figura 5-10 – Vista do porto de Arica no Chile, 1908.....	247	Figura 6-10 –Esquema de Park Way.	299
Figura 5-11 – Regiões Petrolíferas na Bolívia.	249	Figura 6-11 – Strip de Las Vegas.....	300
Figura 5-12 – Conexões Ferroviárias Internacionais Sul-Americanos.....	257	Figura 6-12 – A Cosmópolis do Futuro.....	303
Figura 5-13 – Principais Corredores Ferroviários Sul-Americanos	257	Figura 6-13 –Tiranía da Rua.	303
Figura 5-14 – Grupo da Bolívia ao Pacífico	258	Figura 6-14 –Hierarquias Regionais São Paulo.	308
Figura 5-15 – Grupo Transcontinental.....	259	Figura 6-15 –Hierarquias Regionais Lisboa.	309
Figura 5-16 – Grupo Atlântico.....	260	Figura 6-16 –Hierarquias Regionais Madrid.	310
Figura 5-19 – Ponte do Ferrocarril Transandino.....	271	Figura 6-17 –Hierarquias Regionais Paris.	311
Figura 5-20 – Plano Geral do Ferrocarril Trasandino de Santiago Marín Vicuña, 1901.....	272	Figura 6-18 –Hierarquias Regionais Bordeaux.	312
Figura 5-21 – Ranking dos Portos na América Latina, 2018.	273	Figura 6-19 –Índices de Urbanização do Globo Terrestre _1950-1965.....	315
Figura 5-17 – Corredor Ferroviário Bioceânico do Eixo Capricórnio.....	274	Figura 6-20 –Índices de Urbanização do Globo Terrestre_ 1970-1985.....	316
Figura 5-18 – Ferrovia Transoceânica	275	Figura 6-21 –Índices de Urbanização do Globo Terrestre_ 1990-2005.....	317
Figura 6-1 – La Clef: l’urbanisme est une clef.	277	Figura 6-22 –Índices de Urbanização do Globo Terrestre_ 2010-2025.....	318
Figura 6-2 – Paris: Divisão em 20 arrondissements, 1860.	290	Figura 6-23 –Índices de Urbanização do Globo Terrestre, 2030	319
Figura 6-3 – Paris: rede de linhas e terminais ferroviários	291	Figura 7-1 –Santos	329
		Figura 7-2 –Galeria Santos.....	330
		Figura 7-3 – Mapa do Estado de São Paulo indicando a posição das colônias existentes e em projeto em 1908.	332

Figura 7-4 –Caracterização Urbana de Santos.....	333	Figura 7-26 –Galeria Santa Cruz de La Sierra	365
Figura 7-5 –Transporte Leve sobre Trilhos - Santos	334	Figura 7-27 –Caracterização Urbana de Santa Cruz de La Sierra	368
Figura 7-6 –São Paulo.....	335	Figura 7-28 –Evolução da Mancha Urbana de Santa Cruz de La Sierra	369
Figura 7-7 –Galeria São Paulo	336	Figura 7-29 –La Paz.....	370
Figura 7-8 –Deslocamento do vetor industrial de São Paulo	340	Figura 7-30 –Galeria La Paz	371
Figura 7-9 –Articulação da Grande São Paulo.....	341	Figura 7-31 –Evolução da Mancha Urbana de La Paz e sua articulação metropolitana.	373
Figura 7-10 –Espacialização das linhas de Metrô.....	343	Figura 7-32 –Estruturação de transportes Intraurbanos de La Paz.....	374
Figura 7-11 –Caracterização Urbana de São Paulo	344	Figura 7-33 –Arica.	375
Figura 7-12 –Caracterização Intraurbana e evolução da Mancha Urbana de São Paulo	345	Figura 7-34 –Galeria Arica.....	376
Figura 7-13 –Bauru	346	Figura 7-35 –Caracterização Urbana de Arica	379
Figura 7-14 –Galeria Bauru.....	347	Figura 7-36 –Lisboa.....	381
Figura 7-15 –Evolução urbana de Bauru e o traçado das ferrovias e rodovias	350	Figura 7-37 –Galeria Lisboa.....	382
Figura 7-16 –Caracterização Urbana de Bauru	351	Figura 7-38 –Caracterização Urbana de Lisboa.....	387
Figura 7-17 –Campo Grande	354	Figura 7-39 –Abrangência das linhas de Metrô de Lisboa.....	388
Figura 7-18 –Galeria Campo Grande.....	355	Figura 7-40 –Vilar Formoso	389
Figura 7-19 –Caracterização Urbana de Campo Grande	356	Figura 7-41 –Vilar Formoso	390
Figura 7-20 –Evolução da Mancha Urbana de Campo Grande.....	357	Figura 7-42 –Valladolid.	391
Figura 7-21 –Corumbá	358	Figura 7-43 –Caracterização Urbana de Valladolid.	393
Figura 7-22 –Galeria Corumbá.....	359	Figura 7-44 –Madrid	394
Figura 7-23 –Caracterização Urbana de Corumbá	362	Figura 7-45 –Galeria Madrid.....	395
Figura 7-24 –Localização da ponte Eurico Gaspar Dutra	363	Figura 7-46 –Caracterização da Ciudad Lineal.	398
Figura 7-25 –Santa Cruz de La Sierra.....	364	Figura 7-47 –Caracterização Urbana de Madrid.	402
		Figura 7-48 –Evolução Urbana da Região Metropolitana de Madrid.	403

Figura 7-49 –Bordeaux	404
Figura 7-50 –Galeria Bordeaux	405
Figura 7-51 –Caracterização Urbana de Bordeaux.	408
Figura 7-52 – Bordeaux-Euratlantique.	409
Figura 7-53 –Paris.....	410
Figura 7-54 –Galeria Paris	411
Figura 7-55 –Paris Rive Gauche	415
Figura 7-56 –Tramway.....	416
Figura 7-57 –Grand Paris Express.....	417
Figura 7-58 –Caracterização Intraurbana de Paris	418
Figura 7-59 –Evolução da Mancha Urbana de Paris, destaque para rede ferroviária.....	419
Figura 7-60 –Evolução da Mancha Urbana de Paris, destaque para RER. .	420
Figura 7-61 –Le Havre.	421
Figura 7-62 –Galeria Le Havre.	422
Figura 7-63 –Le Havre.	425

Lista de Tabelas

Tabela 2-1 – População da Bolívia nos Principais Departamentos e em suas Capitais, 1846, 1900, 1950	75
Tabela 3-1 – O progresso da construção de Estradas de Ferro	117
Tabela 3-2 – Variação da população de localidades do globo.	121
Tabela 4-1 – Conjunto de opções da União Europeia	171
Tabela 5-1 – Relação de países e respectivas articulações internacionais no contexto sul-americano	253
Tabela 5-2 – Quilometragem de ferrovias e rodovias nos países Sul-Americanos com conexões ferroviárias em 1968.....	256
Tabela 5-3 – valor das exportações Latino-Americanas	261
Tabela 5-4 – Participação da América Latina no valor das Exportações Totais dos Países Subdesenvolvidos (%)	262
Tabela 5-5 – Participação no Valor das Exportações Latino-Americanas (%)	262
Tabela 5-6 – Evolução das Exportações e do Comércio intrazona (milhões de dólares)	263
Tabela 5-7 – Origem de Investimentos.....	265
Tabela 5-8 – Investimentos por setor.....	266
Tabela 6-1 – Maiores aglomerações do mundo em 1992.	314
Tabela 6-2 – Maiores aglomerações do mundo em 2021	314

Lista de Gráficos

Gráfico 2-1 – Países de origem das importações do Brasil (em réis, moeda brasileira)	51
Gráfico 2-2 – Investimentos privados na América Latina (em milhões de dólares).. ..	52
Gráfico 2-3 – Investimentos estrangeiros na América Latina em 1914.....	52
Gráfico 2-4 – Movimentações econômicas brasileiras com o processo de abertura dos portos às nações amigas.	62
Gráfico 3-1 – Inglaterra, Oficina do Mundo	90
Gráfico 3-2 – Os Estados da Europa em 1836.....	91
Gráfico 3-3 – Características do Consumo em 1836	91
Gráfico 3-4 – Exportações de Ferro e Aço para Estradas de Ferro e Maquinarias.....	97
Gráfico 3-5 – Universidades 1875_1913	106
Gráfico 3-6 – Vias Férreas em milhares milhas _ 1840-1880.	117
Gráfico 3-7 – Estradas de Ferro e Navios à Vapor	118
Gráfico 3-8 – Tráfego Marítimo Mundial _ Tonelagem total.	119
Gráfico 3-9 – Concentração das Exportações, variáveis conforme países do globo (tonelagem total).....	120
Gráfico 3-10 – Frete Marítimo _ 1881-1913.....	123
Gráfico 3-11 – Produção Mundial Matérias Primas Tropicais _ 1880-1910	127
Gráfico 3-12 – População Mundial _ 1880-1914.....	128
Gráfico 3-13 – Número de Cidades Europa _ 1800-1900	129
Gráfico 3-14 – Porcentagem População Urbana Europa _ 1800-1900.....	130
Gráfico 3-15 – Emigração Países Europeus _ 1871 -1911	131
Gráfico 3-16 – Concentração Total Emigração _ 1871 -1911.....	131

Gráfico 3-17 – Imigração Países Europeus _ 1871 -1911	132
Gráfico 3-18 – Concentração Total Imigração _ 1871 -1911	132
Gráfico 3-19 – Volumes Totais de Imigração e Emigração Países Europeus _ 1871-1911	134
Gráfico 3-20 – Fluxo de Informações _EUA_ 1982 e 1990.	145
Gráfico 4-1 – Extensão das Autoestrada e Vias Férreas União Europeia. ..	163
Gráfico 4-2 – Custos externos médios em 1995 por meio de transporte e categoria de custos: transporte de passageiros (excluindo custos com congestionamento).....	166
Gráfico 4-3 – Transporte de passageiros – Evolução do tráfego por modo de transporte na EU-15: 1970_1999	167
Gráfico 4-4 - Transporte de mercadorias – Evolução do tráfego por modo de transporte na EU-15: 1970_1999	167
Gráfico 4-5 – Custos externos médios do congestionamento, 1995, em euros por 1000 passageiros/km e toneladas/km.	170
Gráfico 5-1 –Quilometragem construída	219

Modernidade e Comunicações: Meios de Transporte e Território.

Uma Caracterização Comparativa entre a Europa Ocidental e a América do Sul em Corredores de Infraestruturas Ferroviárias.

Resumo

A pesquisa explora o ambiente de confronto entre a configuração de eixos transcontinentais europeus e sul-americanos, cujas distinções articulam e rearticulam ideais de modernidade, em meio a diferentes períodos hegemônicos de difusão de tecnologias e conhecimentos, abrangendo escalas locais, regionais e internacionais ao longo de todo seu processo de articulação. Fruto da primeira revolução industrial, o sistema ferroviário de transportes representa um símbolo de modernidade do século XIX, estruturado em meio aos ideais de articulação entre oceanos e continentes, alterando drasticamente a compreensão do tamanho do globo. Um contexto que, a partir da década de 1960, demonstraria novas transformações, reflexo da hegemonia do modelo rodoviário de transportes, em contraste ao progressivo abandono de obsoletas estruturas logísticas do período anterior, impulsionando uma nova dinâmica global. Contexto em que o Patrimônio da Mobilidade emergiria em meio aos projetos de reestruturação, evidenciando tanto a paisagem urbana, anteriormente consolidada, quanto os personagens responsáveis pela dispersão dos ideais de mobilidade/modernidade, valorizando, dessa maneira, o conjunto de elementos estruturadores dos históricos corredores logísticos internacionais, buscando amenizar a brusca ruptura de ciclos anteriores, em prol da nova dinâmica mundial.

PALAVRAS-CHAVE:

**Patrimônio da Mobilidade; Corredores de Infraestrutura Sul-Americanos;
Corredores de Infraestrutura da Europa Ocidental; Reabilitação Urbana;
Modernidade.**

Modernity and Communications: Ways of Transport and territory.

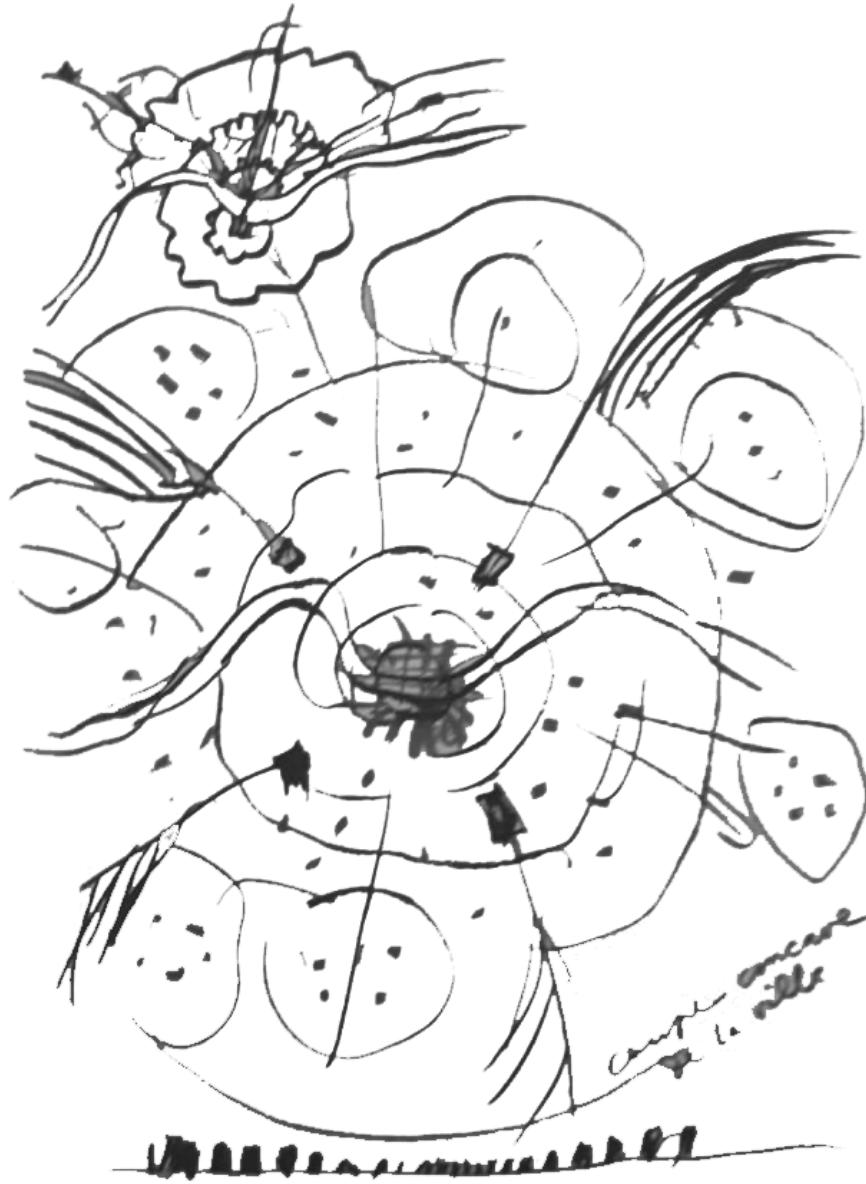
**A Comparative Characterization between Western Europe and
South America in Railways Infrastructure Corridors.**

Abstract

The research explores the environment of confrontation between the configuration of European and South American transcontinental axes. Distinctions between them combine and reshape ideals of modernity, in the midst of different hegemonic periods of diffusion of technologies and knowledge, covering local, regional and international scales during the process. Reflection of the first industrial revolution, the railroad transport system represents a 19th century symbol of modernity, structured amidst the ideals of connection between oceans and continents, drastically changing the understanding of the size of the globe. From the 1960s onwards, this context demonstrated new transformations, reflecting the hegemony of the road transport model, in contrast to the progressive abandonment of obsolete logistics structures from the previous period, boosting a new global dynamic. In this situation, the Mobility Heritage was going to emerge amidst the restructuring projects, showing both the previously consolidated urban landscape and the characters responsible for the dispersion of mobility/modernity ideals. Thus, it valued the set of structuring elements of the historic international logistics corridors, seeking to alleviate the sudden rupture of previous cycles, in favor of the new global dynamics.

KEY WORDS:

Heritage of Mobility; South American Infrastructure Corridors; Western European Infrastructure Corridors; Urban Rehabilitation; Modernity.



LE CORBUSIER, 1930.

O que fazem as estações? Despejam multidões no coração da cidade. (...) Sim, pois o regime das velocidades históricas do homem mudou; (...). Ela desliza entre a velocidade do passo do homem e a do cavalo. (...) Faço um traço de leitura vertical e escrevo: 1850. E seguida, em oitenta anos, a curva sobe vertiginosamente, (...) estradas de ferro, navios, aviões, dirigíveis, automóveis, telégrafo, radiodifusão, telefone. Desenho novamente o mesmo círculo (...). Nele incluo as estações, mas ponho fábricas de automóveis nas periferias. Envio os automóveis para a cidade e escrevo: a era do automóvel. (...) A cidade que estiver bem aparelhada ganhará. O país que tiver uma capital bem aparelhada ganhará. (...) (LE CORBUSIER, 2004: 150-151)



A página anterior traz uma sequência de estudos de LE CORBUSIER, utilizados como forma de ilustração dos preceitos conferidos em 1929, na Sexta Conferência, das muitas por ele realizadas, intitulada: Um Homem = Uma Célula. Células = A Cidade. Nesta carta, LE CORBUSIER narra a respeito da condição “inextricável” das grandes cidades, um processo em sua análise decorrente do “maquinismo”. Ao passo que realiza suas descrições sobre as transformações ocorridas em meio às grandes cidades, ilustra tal processo com seus croquis.

Em relação ao desenho, ilustra o processo de consolidação e evolução urbana de muitas das cidades europeias, inicialmente consolidadas por seus povoados, burgos, cidades, muralhas e *faubourg*., seguidos pela consolidação de outras muralhas. Essa localidade recebe a articulação de inúmeros caminhos: as “artérias essenciais da cidade”, que hoje se consolidam como as “grandes artérias urbanas”.

O desenho central retrata a Era das Ferrovias, retratando por meio do desenho da cidade de Paris, “os subúrbios e os grades subúrbios” originados em decorrência do posicionamento das estradas de ferro que se colocam dispostas de forma radial ao traçado urbano historicamente consolidado.

A cidade é uma roda gigantesca, cujos órgãos, que se irradiam convergem para o núcleo, desde os quatro horizontes, de toda a volta da superfície imensa gerida por um sistema radial. (LE CORBUSIER, 2004: 147)

Finalizando seu raciocínio, traz por meio de um corte da parte inferior do desenho central, como se comportaria a hierarquização urbana delineada pelo ideal rodoviário: “a tendência dos séculos foi alargar as ruas e aumentar o cubo das casas” (LE CORBUSIER, 2004: 147).

De um modo em geral, tendo em vista as características inerentes à cada ambiente urbano em discussão nesta proposta, ambos os movimentos poderão ser observados a seguir, reforçando o estrondoso potencial de modernização atrelado ao modal ferroviário de transportes.

1.

Antecedentes da América Espanhola e Portuguesa

A colonização americana inicia-se com a instalação de enclaves, que atuam como bases de difusão do processo. Estes evoluem para regiões quando passam a abarcar espaços mais dilatados, que abrigam assentamentos e fluxos permanentes e consolidados. Tais conjuntos regionais, em suas articulações e complexações, acabam por conformar efetivos territórios na América colonial, que apresentam uma divisão interna do trabalho com zonas de produção especializadas. Tais organizações espaciais, dotadas de instalações e assentamentos (e de fundos territoriais), com sua lógica de disposição das atividades e equipamentos no espaço, emerge como um dos elementos significativos da “herança colonial” das formações periféricas. Enfim, os territórios coloniais atuaram como as bases da construção dos territórios nacionais na América Latina. Por isso, entender a dinâmica que presidiu suas formações, e conhecer os arranjos sociais gerados em cada caso, aparece como pressuposto para a explicação da história das sociedades latino-americanas. (MORAES, 2000: 23, apud RYES, 2009: 165-166)

Para se compreender a atual conformação do contexto americano, sobretudo relacionado ao contexto sul-americano, deve-se ter como ponto de partida o contexto europeu, principalmente sua estruturação entre os séculos XV e XVIII, marcado pela consolidação dos regimes monárquicos absolutistas e a aplicação de práticas econômicas de caráter mercantilista (MARX, 1986; POSTONI, 1942; KURZ, 1943), cujas principais características abrangiam a forte intervenção estatal, o protecionismo alfandegário, estabelecimento de monopólios comerciais e a instauração de colônias subordinadas às metrópoles, configurando o denominado pacto colonial.

Neste contexto, a montagem das estruturas do antigo sistema colonial na América torna-se fundamental para a consolidação político-econômica dos Estados Nacionais absolutistas europeus, onde o sistema colonial possibilitou aos regimes absolutistas, a ampliação de seus poderes e recursos, graças à cobrança de tributos e ao aumento do fluxo de produtos e riquezas “tropicais” de alto valor comercial na Europa, que também passa a ter como contrapartida a ampliação de seu mercado consumidor de manufaturas.

Em meio a esta prática, barreiras comerciais eram estabelecidas pelas metrópoles, desta forma os países hegemônicos supervisionavam a circulação de riquezas e mercadorias a outros países europeus, “os portugueses monopolizaram para si o comércio com a Índia Oriental durante aproximadamente um século, sendo só indiretamente e através de Portugal, que as demais nações europeias puderam vir a exportar mercadorias para aquele país ou dele importá-las” (SMITH, 1996). Desta forma era prática comum o isolamento econômico das colônias, que poderiam “vender” seus produtos somente para a metrópole, em acréscimo às leis que proibiam a instauração de manufaturas, forçando a população da colônia a consumir os produtos fabricados ou distribuídos pela metrópole, constituindo assim, a garantia do monopólio comercial e do enriquecimento das metrópoles.

Entretanto, a descoberta da América certamente trouxe uma diferença muito essencial. Pelo fato de ela abrir um novo e inexaurível mercado para todas as mercadorias europeias, deu margem a novas divisões do trabalho e aperfeiçoamento profissional que, no estreito círculo do comércio antigo, jamais poderiam ter surgido por falta de um mercado para absorver a maior parte de sua produção. (...). As mercadorias da Europa eram quase todas novas para a América e muitas mercadorias da América eram novas para a Europa. Em consequência, iniciou-se uma nova série de intercâmbios, que nunca haviam sido imaginados antes, intercâmbios esses que, naturalmente seriam igualmente vantajosos para o Novo como para o Velho Continente. (SMITH, 1996)

Esta prática estimularia a circulação de mercadorias, fortalecendo a necessidade de instauração e articulação de modais de transporte marítimos e terrestres, com o intuito de otimizar as recentes práticas comerciais e em um segundo momento, estimular a internacionalização de investimentos e tecnologias. Para tal, as nações “colonizadas” deveriam buscar junto aos ambientes “desenvolvidos”, financiamento, técnicas e tecnologias para a instauração dos modernos modais de transporte no território. Se iniciam deste período, os projetos das grandes comunicações transcontinentais.

Neste ponto, PRADO Jr. (1976: 13) destaca que para se compreender o caráter da colonização seria preciso recuar no tempo para antes do seu início, indagando nesse processo, as circunstâncias que a determinaram, sendo a ação derivada do desenvolvimento do comércio continental europeu que até o séc. XIV é quase unicamente terrestre e limitado, por via marítima, a uma mesquinha navegação costeira e de cabotagem.

Como se sabe, a grande rota comercial do mundo europeu que sai do esfacelamento do Império do Ocidente, é a que liga por terra o Mediterrâneo ao mar do Norte, desde as repúblicas italianas, através dos Alpes, dos cantões suíços, dos grandes empórios do Reno, até o estuário do rio onde estão as cidades flamengas. (PRADO Jr., 1976: 13)

1.1. A conformação dos Estados Português e Espanhol nas Américas

O século XIV pode ser considerado como um ponto de inflexão das relações comerciais europeias. O advento das novas rotas marítimas é descrito por PRADO Jr. (1976), como uma “verdadeira revolução na arte de navegar”. A travessia do estreito de Gibraltar substituiria as históricas rotas comerciais terrestres do mundo europeu, deslocando a “primazia comercial dos territórios centrais do continente, por onde passava a antiga rota, para aqueles que formam a sua fachada oceânica, a Holanda, a Inglaterra, a Normandia, a Bretanha, a Península Ibérica”. (PRADO Jr., 1976: 13)

Durante parte significativa do período medieval, a Península Ibérica enfrenta o domínio dos mouros (muçulmanos). Em meio a Guerra da Reconquista e a forte influência das Cruzadas, a luta dos reinos cristãos contra os “infiéis” contribui decisivamente para a formação dos Estados português e espanhol.

Tendo consolidado sua unificação política e territorial em fins do século XV, a Espanha busca meios para impulsionar seu enriquecimento e se equiparar ao contexto desempenhado por Portugal, cuja expansão marítima no litoral africano e na Ásia estava em estágio avançado.

As circunstâncias que envolveram o longo processo da Reconquista espanhola, haviam permitido a formação de um Estado extremamente centralista, conquanto as distintas regiões da península conservassem características marcadamente feudais. Comparativamente a outras regiões da Europa, o desenvolvimento do capitalismo comercial se fizera tardiamente. Em Portugal, o capitalismo comercial esteve, desde suas origens, intimamente vinculado à monarquia. Ao apoiar-se nas atividades comerciais e

transformar-se em grande promotor destas a monarquia portuguesa encontrou uma via de desenvolvimento autônomo dentro da península. Contudo, essa via, ao integrar as atividades comerciais sob a égide do Estado, tenderia a um centralismo não muito distinto do que prevaleceu na Espanha. (FURTADO, 1969: 28)

O romper do século XV desperta uma Europa que deixa de viver recolhida sobre si e se abre para o oceano, desenvolvendo em função deste novo contexto um novo sistema de relações internas. Para PRADO Jr. (1976: 13) o papel do pioneiro nesta nova etapa caberia aos portugueses, geograficamente mais bem situados, no extremo desta península que avançava pelo mar.¹³

Atrás dos portugueses lançam-se os espanhóis. Escolheram outra rota: pelo Ocidente, ao invés do Oriente. Descobrirão a América, seguidos de perto pelos portugueses que também toparão com o novo continente. Virão depois os países peninsulares os franceses, ingleses, holandeses, até dinamarqueses e suecos. A grande navegação oceânica estava aberta, e todos procuravam tirar partido dela. Só ficarão atrás aqueles que dominavam o antigo sistema comercial terrestre ou mediterrâneo, cujas rotas iam passando para segundo plano (...). (PRADO Jr., 1976: 13)

Em meio ao processo de imposição de restrições comerciais, não eram apenas as metrópoles que lucravam com seus domínios coloniais. Ao longo do século XVII, rearranjos hegemônicos iniciam uma série de transições na Europa, cujos reflexos também seriam sentidos nas colônias na América (SMITH, 1996).

Merece destaque a trajetória de dependência construída entre Portugal e Inglaterra, que faz com que boa parte das riquezas provenientes do

13 Avançando em meio ao Oceano Atlântico os portugueses inicialmente descobrem as ilhas de Cabo Verde, Madeira e Açores, continuando as investidas em direção ao território Africano, que seria contornado com o objetivo de atingir o Oriente buscando o tão sonhado

território Indiano e suas preciosas especiarias, responsáveis pelo enriquecimento das repúblicas italianas e dos mouros, que dominavam o comércio no Mediterrâneo.

Brasil, financiassem inúmeras ações em território inglês, reflexo do apoio oferecido a Portugal em relação às pressões napoleônicas.

Nunca houve empiricamente História Mundial até 1492 (como data da decolagem do “Sistema-Mundo”). Anteriormente a essa data os impérios ou sistemas culturais coexistiam entre si. Somente com a expansão portuguesa a partir do século XV, chegada ao Extremo Oriente no século XVI, e com o descobrimento da América Hispânica, todo o planeta torna-se o “lugar” de “uma só” história mundial. (DUSSEL, 2005: 61, apud RYES, 2009: 165-166)

Nas palavras de PRADO Jr. (1976 :14) “todos os grandes acontecimentos desta era a que se convencionou com razão chamar de descobrimentos, articulam-se num conjunto que não é senão um capítulo da história do comércio europeu.” O novo mundo seria inicialmente dividido entre Portugueses e Espanhóis, tendo os limites determinados pelas bulas dos papas Nicolau V, Calisto III, Xisto IV, onde a Coroa portuguesa tinha assegurado o domínio de terras e ilhas recém-descobertas, situadas em meio ao suposto caminho até as Índias e o próprio *El Dorado* indiano. Território que “na vaga geografia do tempo, não se fazia uma ideia clara do que se concedia” (MENDONÇA, 2013: 51), condição que a princípio obtém o reconhecimento espanhol em tratados solenes.

O anúncio do descobrimento de novas terras ocidentais em março de 1493, feito por Cristóvão Colombo, leva o então Rei de Portugal D. João II a declarar a sua posse sobre o que se descobrira. Território que pela bula de *Inter Coetera* de maio de 1493, seria de direito de domínio da Espanha. Esse ato culmina com protestos de D. João II, que ameaça invadir às regiões descobertas por Colombo.

Como resposta à insatisfação portuguesa, é firmado em junho de 1493 o Tratado de Tordesilhas, que para HARRISSE (apud MENDONÇA, 2013: 53), seria o primeiro capítulo da História Diplomática da América. Uma espécie de cooperação entre portugueses e espanhóis, que ao longo do período das grandes navegações dividiriam o “novo mundo” em dois hemisférios.

Com o descobrimento do Brasil em 1500 por Pedro Alvares Cabral, protegido da casa de Aragão, a casa de Castela reconhece a posse portuguesa, uma vez que os interesses da Espanha se manifestavam mais ao norte que ao sul do equinócio (MENDONÇA, 2013: 55). Um posicionamento que começa a ser questionado com a descoberta de vestígios do minério da prata em 1514 às margens do rio da Prata¹⁴, ocasionando dúvidas na demarcação de limites territoriais.

De um modo em geral, a coroa Portuguesa tarda em desenvolver uma política que efetivasse a exploração de seu território nas Américas, apenas 1532, D. João III ordena a divisão do então território brasileiro em capitânias hereditárias, grandes extensões do território doadas à pessoas de confiança da Coroa Portuguesa, abrangendo o território de Pernambuco até o Rio da Prata, ocasionando protestos por parte da Espanha, e ações que demonstrassem o domínio espanhol nas regiões próximas ao rio da Prata.

Segundo MENDONÇA (2013: 57) pouco tempo após os movimentos de fixação espanhola em seus domínios próximos ao Atlântico, alteram-se as antigas atenções da bacia cisplatina para a região do atual território Peruano, provocando intensa circulação e comércio entre as regiões de Porto Bello, Callao e Tucumán. Em suas análises, MARX (1986) e SMITH (1996), ilustram as consequências das descobertas dos metais preciosos nas Américas, destacando seu importante papel em meio a conformação

14 Território que hoje representa o limite entre Uruguai, Paraguai e Argentina, representando ao longo de vários períodos instabilidades políticas seja em função da exploração das riquezas da região, ou em função da possibilidade de navegação. Em 1816, D. João ordena o avanço das tropas brasileiras em meio às possessões Espanholas.

Vitorioso deste conflito, o Brasil anexa ao seu território as terras que hoje representam o território Uruguai, identificado como Província da Cisplatina.

do capital e da circulação de valores em meio aos primórdios da economia mundial.

Em 1580, com a junção das coroas de Castela e Aragão¹⁵ em território europeu, uma trégua é estabelecida também em meio ao contexto americano, onde “desapareciam virtualmente as rivalidades coloniais” (MENDONÇA, 2013: 57). O perigo seria agora representado pelas invasões francesas, inglesas e flamengas, que ameaçavam a hegemonia ibérica no que hoje é o território brasileiro. Um fato relatado por LEVASSEUR (1889: 29), que em sua descrição sobre os acontecimentos relativos ao Brasil afirma que « *pendant l’union du Portugal à l’Espagne (1580-1640), des navires de guerre et des corsaires français, hollandais et anglais ravagèrent plusieurs fois de côtes du Brésil.* »¹⁶

Esta trégua ibérica em relação aos limites meridionais do território é rompida em 1640. Gradativamente a população brasileira se estende rumo ao sul, acompanhando preferencialmente o litoral. A descoberta de ouro nas proximidades da atual região de Curitiba exige o maior empenho de domínio destes *sertões*, com o intuito de proteger as demarcações portuguesas e os interesses de avanço em direção ao território cisplatino. Favorecendo o domínio português, mais uma vez os espanhóis se descuidam da ocupação efetiva da margem esquerda do rio da Prata, favorecendo a ação portuguesa.

Fato este, consolidado em 1680 com a fundação da Colônia do Sacramento, “guardiã da América Portuguesa no Prata” (MENDONÇA, 2013: 60), fazendo desmoronar a divisória de Tordesilhas. Esta ação portuguesa teria como resultado o domínio de uma área estratégica para

todas as operações de comércio na região cisplatina¹⁷, onde desde cedo, havia imperado o mais lucrativo dos contrabandos, onde forasteiros e marchantes estrangeiros de várias partes ali se estabeleceram, visando a prata do território espanhol em troca das fazendas vindas do reino português e outras nações.

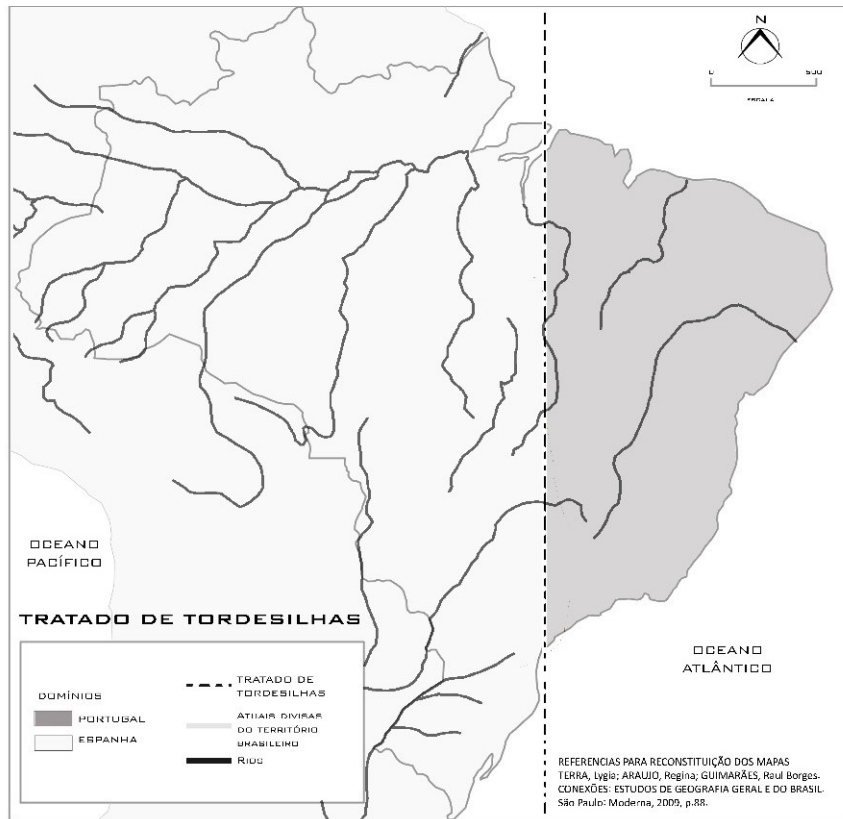
Ao longo de muitos anos, conflitos e disputas cercaram o território cisplatino, buscando tirar de Portugal o domínio da Colônia do Sacramento. Outro fator pode ser agregado ao enfraquecimento do domínio espanhol em toda a região, ao longo do século XVIII a hegemonia naval inglesa ganha cada vez mais destaque enfraquecendo ainda mais o poderio espanhol da região. Nas palavras de MENDONÇA (2013:62) “a Espanha viu melhor que nunca as grandes somas de prata exauridas de seus domínios pela Colônia do Sacramento e a inutilidade dos esforços de seus governadores em reprimir o contrabando”.

15 De 1580 a 1640 a coroa portuguesa esteve reunida à Espanha. O reino de Portugal não foi englobado na monarquia espanhola: embora sob a dominação do mesmo monarca, conservou sua autonomia, sendo governado por um Vice-Rei em nome do soberano espanhol. (...) (PRADO Jr., 1976: 49)

16 Durante a união de Portugal com a Espanha (1580-1640), navios de guerra e corsários franceses, holandeses e ingleses assolaram várias vezes a costa brasileira. (Tradução própria)

17 A livre navegação do Prata seria anos mais tarde um ato de importância estratégica para as incursões do território brasileiro em busca da anulação dos limites estipulados pelo Tratado de Tordesilhas. Entre estes movimentos será descrito o processo de incursão do território do Mato Grosso, com maior destaque para a cidade de Corumbá, que contará com a construção de uma fortificação militar para a proteção do território português e fiscalização do comércio no Rio Paraguai e seu prosseguimento natural ao Rio da Prata.

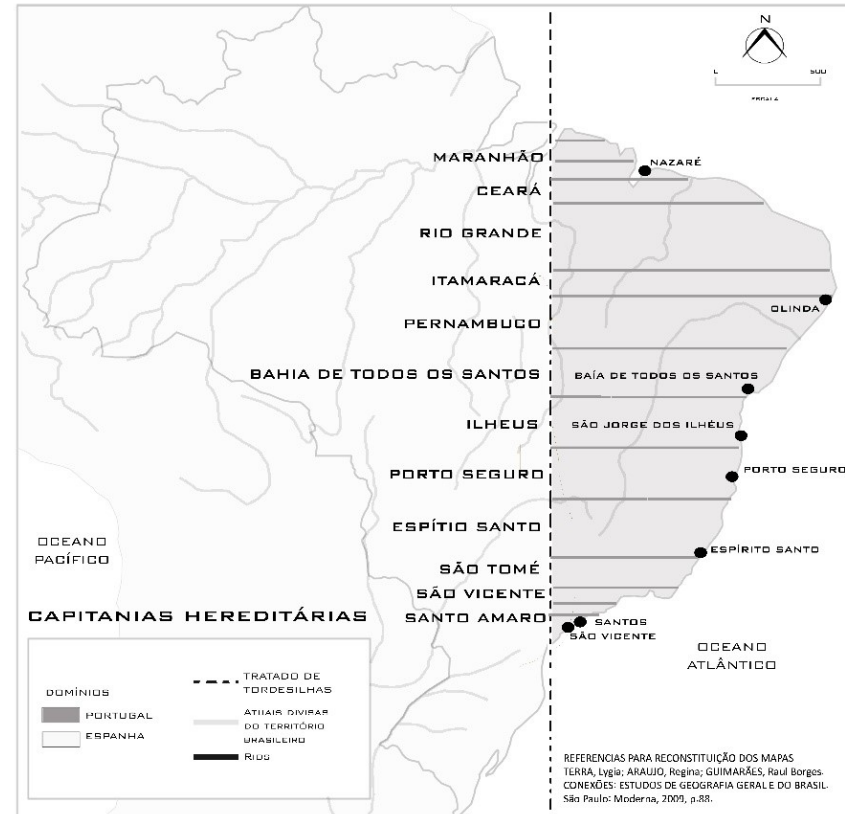
Figura 1-1 Tratado de Tordesilhas, 1493.



Reprodução das delimitações do Tratado de Tordesilhas, 1493.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em MENDONÇA (2013)

Figura 1-2 Capitânicas Hereditárias, 1532.



Reprodução das delimitações das Capitânicas Hereditárias, 1532 e a identificação dos principais povoadamentos.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em MENDONÇA (2013)

Figura 1-3 Área de Influência da Bacia Cisplatina e principais movimentos correlatos até o século XIX.

Reprodução da área de influência da Bacia Hidrográfica do Rio da Prata, que atualmente abrange territórios da Argentina, Bolívia, Brasil, Paraguai e Uruguai. Destaque para algumas das rotas em atuação até o século XVIII.

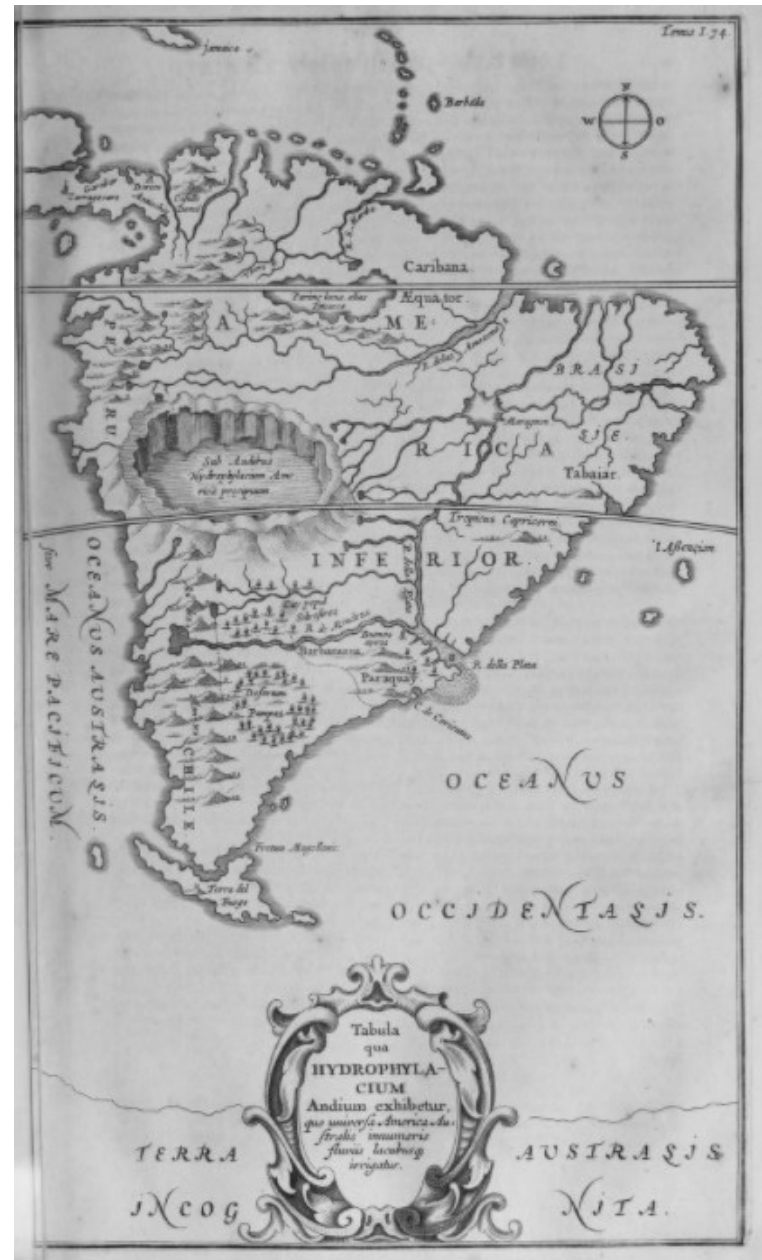
Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas nas pesquisas.



Figura 1-4 América do Sul – século XVI.

Ilustração da América do Sul datada do século XVII - Hydrophylacium, demonstrando os principais rios navegáveis da América do Sul, com destaque para o círculo central que demarca a região de Potosí. Logo abaixo, merece destaque a representação da Bacia do Rio da Prata.

Fonte: KIRCHER, 1678.



Portugal busca mais do que nunca meios de consolidar seus domínios, atos concretizados com a fixação do Tratado de Madrid em 1750. Nas palavras de BRUNO (s.d: 74) até a metade do século XVIII, a ocupação de novas áreas do Brasil Meridional prosseguiu com lentidão “traduzindo-se na formação dos núcleos de algumas novas povoações”.

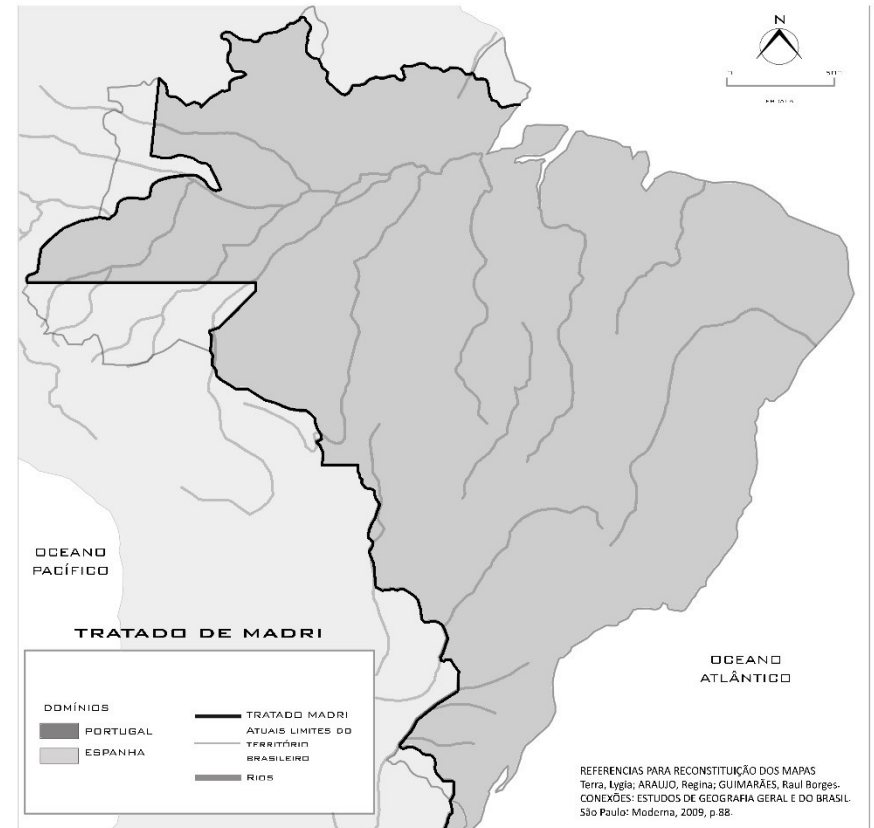
Na História das relações internacionais, o Tratado de 1750 é duplamente importante: por abandonar o famoso meridiano de Tordesilhas, que reduzia o Brasil a uma nesga de litoral, debuxada a medo nos mapas do século XVII, e por ter deslocado do direito civil para as relações da vida internacional o instituto do *uti possidetis*¹⁸ como título de aquisição entre os povos (JORGE, 1916: 46, apud MENDONÇA, 2013: 71).

Em meio aos constantes conflitos da região Cisplatina, em 1777 é determinado o Tratado de Santo Ildefonso, cujas determinações eram praticamente as mesmas do Tratado de Madrid, sendo as diferenças mais notáveis localizadas na propriedade territorial da fronteira meridional que voltaria para a Espanha, como resposta a expansão da navegação portuguesa em meio a região cisplatina. Inconsistências que evoluem para conflitos em sua navegação, interferindo no desenvolvimento das relações econômicas de toda a região de inúmeras formas, um contexto que forçaria ao longo dos anos a busca por outras regiões e formas de comunicação, em geral articuladas em meio ao território. Em 1801 o Tratado de Santo Ildefonso cai por terra.

Em um século a contar de 1650, os portugueses terão ocupado efetivamente, embora de forma dispersa, todo o território que ainda hoje constitui o Brasil. Quando em 1750 e posteriormente se redigem os grandes tratados que limitariam definitivamente as possessões portuguesas e espanholas neste continente, a Espanha será obrigada a reconhecer a soberania de Portugal sobre toda esta metade da América

do Sul que forma o Brasil e que de direito lhe cabia na maior parte. (PRADO Jr., 1976: 50)

Figura 1-5 Tratado de Madrid, 1750.



Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em MENDONÇA (2013)

¹⁸ Ao se relacionar com princípios de garantia de Direito Internacional Público, trata-se de princípio do direito internacional que, em disputas envolvendo soberania territorial,

reconhece a legalidade e a legitimidade do poder estatal que de fato exerce controle político e militar sobre a região em litígio.

Retornando as atenções para o contexto europeu, a transferência da corte portuguesa para o Brasil, pode ser entendida também, como o reflexo inicial do progresso do capitalismo industrial, que “ao longo da segunda metade do século XVIII voltar-se-á assim contra todos os monopólios; e a destruição completa destes parece cada vez mais como condição necessária do seu desenvolvimento. Os impérios coloniais ibéricos, fundados puramente no monopólio, achavam-se por isso condenados. (...)” (PRADO Jr., 1976: 124)

Depuis l'arrivée de la famille de Bragançe, le Brésil a été librement ouvert aux étrangers. Les principaux explorateurs, à partir de cette date, ont été Langsdorff (1808-1829), Mawe (1807-1840), Luccock (1808-1818), Koster (1809-1845), Chr. Waterton (1812-1816), Caldleugh (1820), L. Riedel (1820-23), Eschwegw, Feldner, Auguste de Saint-hilaire (1816-1824), le prince Maximilien de Neuwied (1815-1824), Spix et martius (1817-1820), Pohl (1817-1824), Natterers (1817-1835) (...). (LEVASSEUR, 1889 :23)¹⁹

Conforme descrito por LEVASSEUR, o território brasileiro se abre para os exploradores e aventureiros, entretanto, nota-se que em muitos dos casos, esse processo seria ainda em seus primeiros anos reflexo das arcaicas relações coloniais. Considerando o caso brasileiro, o cenário político, econômico e social não passaria de um prolongamento da situação anterior.

(...) E assim, quando em fins do séc. XVIII os conflitos internacionais se agravam, arrastando as monarquias ibéricas, elas não resistirão ao choque, e seu império se desagrega. Desta desagregação sairá a independência das colônias americanas; e para o mundo em geral, uma nova ordem (...). Aos estancos impérios ibéricos substituir-se-ão as livres nações ibero-americanas, abertas ao comércio e intercurso do universo. Desafogava-se o mundo, livre daqueles tropeços

imensos que lhe embargavam o desenvolvimento. (PRADO Jr., 1976: 125)

1.2. Os interesses econômicos e a expansão territorial

Conforme descrito por PRADO Jr. (1976: 24) desde os últimos anos do séc. XV, as “costas” começam a ser frequentadas por navegantes portugueses e espanhóis, sendo inicialmente caracterizadas aquelas pela exploração. Esta intensa movimentação, vista como uma nova opção às instabilidades comerciais no mediterrâneo demonstra o grande potencial visionado pelos europeus em relação à América, tida como ambiente onde o território só esperaria “a iniciativa do esforço do homem. É isto que estimulará a ocupação dos trópicos americanos.” (PRADO Jr., 1976: 20).

Tudo isso lança muita luz sobre o espírito com que os povos da Europa abordam a América. A ideia de povoar não ocorre inicialmente a nenhum. É o comércio que os interessa, e daí o relativo desprezo por estes territórios primitivos e vazios que formam a América (...) “colonizar” ainda era entendido como aquilo que dantes se praticava; (...). Para os fins mercantis que se tinham em vista, a ocupação não se podia fazer como nas simples feitorias, com um reduzido pessoal incumbido apenas do negócio, sua administração e defesa armada; era preciso ampliar estas bases, criar um povoamento capaz de abastecer as feitorias que se fundassem, e, organizar a produção dos gêneros que interessavam seu comércio. A ideia de povoar surge daí e só daí. (PRADO Jr., 1976: 15-6)

19 Desde a chegada da família de Bragança, o Brasil se abre ao estrangeiro. Os principais exploradores daquela data em diante foram Langsdorff (1808-1829), Mawe (1807-1840), Luccock (1808-1818), Koster (1809-1845), Chr. Waterton (1812-1816), Caldleugh (1820), L. Riedel (1820-23), Eschwegw, Feldner, Auguste de Saint-hilaire (1816-1824), Príncipe

Maximilien de Neuwied (1815-1824), Spix e Martius (1817-1820), Pohl (1817-1824), Natterers (1817-1835). (Tradução própria)

Portugal e Espanha demonstraram diferentes formas de promoção das práticas coloniais nas Américas, ações variáveis conforme as circunstâncias apresentadas ora pelo contexto Americano, ora para o contexto Europeu. Nas palavras de FURTADO (1969: 30) “a ação individual, que serviu de base à ocupação dos territórios americanos, realizou-se dentro de um quadro contratual estritamente delimitado pelo Estado Espanhol ou Português”.

A ocupação do território colonial estrutura-se num padrão voltado para fora, isto é, a apropriação dos espaços obedece a um itinerário que exprime o sentido prioritário dos fluxos (centrípetos do ponto de vista da colônia, e centrífugos na ótica da metrópole). O desenho espacial básico observado é o denominado “bacia de drenagem”, em que um eixo de circulação central se ramifica por caminhos que vão buscar as zonas de produção, e esse eixo tem por destino um porto (lacustre, marinho ou estuarino) que articula os lugares drenados com os fluxos do comércio ultramarino (...). Quanto mais ampla a área de drenagem e quanto mais intenso o fluxo praticado, maior será a importância do porto de referência na hierarquização dos lugares coloniais no interior de cada império. (MORAES, 2005: 68, apud REYES, 2009: 165-166)

No contexto português, as ações ficariam inicialmente restritas às “madeiras, peles, pesca; a ocupação de territórios”, onde “seus progressos e flutuações subordinam-se por muito tempo ao maior ou menor sucesso daquelas atividades. O que viria depois, em substituição, seria uma base econômica mais estável, mais ampla: seria a agricultura.” (PRADO Jr., 1976: 17)

Delineando um processo cíclico, cada novo avanço em meio à determinada atividade extrativista era logo acompanhado por sua ruína, sendo sobreposta à exploração de um novo produto “exótico”. Nestes movimentos, o território era “alargado”, novos caminhos eram criados, entretanto, nem sempre este processo era acompanhado pela fixação de povoadamentos. Esta fixação seria marcante com o ciclo de ouro e as

práticas agrícolas, sendo sua efetivação massiva marcante apenas com a distribuição de ferrovias ao longo da transição dos séculos XIX para o século XX. Esse pode ser considerado um dos grandes contrastes em comparação ao contexto Europeu, onde os eixos de comércio impulsionavam a criação de povoações.

Ao contrário das Índias Orientais, que produziam artigos de grande valor por unidade de peso, como as especiarias e os tecidos finos, nas Américas os conquistadores nada descobriram que pudesse ser objeto de lucrativo comércio. Os portugueses que nos primeiros dois séculos do período colonial não encontraram metais preciosos nas terras que ocuparam, tentaram romper esse impasse implantando uma agricultura tropical, com base na experiência que haviam obtido nas ilhas do Atlântico a partir de meados do século XV (FURTADO, 1969: 32).

Em comparação ao contexto da América Portuguesa, FURTADO (1969: 30) relata que “no caso da Espanha, (...) a ocupação territorial quase sempre passou pela conquista e submissão de populações indígenas, cuja mão-de-obra se iria explorar (...)” o autor ainda destaca que “a articulação entre a ação individual e tutela estatal assume maior significação (...). Encomendava-se ou confiava-se a um conquistador um núcleo de população indígena, cabendo-lhe a responsabilidade de cristianizá-la”.

Em termos econômicos, o império colonial espanhol apresentou três áreas diferentes: as regiões mineradoras, responsáveis pela produção do ouro e da prata, localizadas no México, no Peru e na Bolívia; as *haciendas*, caracterizadas por grandes fazendas produtoras de gêneros alimentícios e matérias-primas voltado para consumo interno e externo; e o plantation, grandes propriedades rurais exportadoras, cuja produção objetivava fornecer artigos lucrativos para a metrópole, como açúcar, tabaco, algodão e cacau.

América Portuguesa:

Descoberto assim o território que haveria de constituir o Brasil, não se tardou muito em procurar aproveitá-lo. As perspectivas não eram brilhantes. (...) Pode-se dizer que não encontramos nada de proveito. E devia ser assim para aqueles navegantes-mercadores que se tinham lançado em arriscadas empresas marítimas unicamente na esperança de trazerem para o comércio europeu as preciosas mercadorias do Oriente. (...) (PRADO Jr., 1976: 24)

As primeiras investidas econômicas possuem como característica a realização de atividades em torno da extração vegetal e busca por metais preciosos. Entre os principais produtos o pau-brasil, amplamente explorado tanto pela questão do aproveitamento da madeira quanto pelo potencial de tingimento, desde o início, considerada monopólio real.

Logo após essa fase inicial, com a implementação das Capitânicas Hereditárias, o cultivo de produtos tropicais começa a ser incentivado. Ao contrário do ocorrido em muitas áreas de domínio Espanhol, “havendo encontrado uma população rarefeita e inapta para o árduo trabalho nas plantações de cana-de-açúcar, os portugueses decidiram-se pela transplantação de mão-de-obra africana o que exigiu importantes inversões e limitou a ação privada de grupos capazes de mobilizar recursos financeiros relativamente vultuosos”. (FURTADO, 1969: 32)

Uma nova lógica de exploração do território é estimulada, “daí haver a ação dos portugueses assumindo mais a forma de uma “colonização” do

que de uma “conquista”, e que as estruturas sociais que criaram apresentassem, na sua fase inicial, características próprias”. (FURTADO, 1969: 32)

Diversos engenhos foram espalhados inicialmente em meio à região nordeste do Brasil²⁰, onde as condições climáticas e de solo eram mais favoráveis ao cultivo em relação às demais regiões do território brasileiro. Mesmo não mostrando resultados satisfatórios em todas as capitânicas demonstra o início da vocação agrícola brasileira, atividade esta que teria suas bases dispersas em grandes propriedades dedicadas à monocultura, uma vez que a prática da agricultura tropical, típica atividade instalada em boa parte do território americano, “tem por objetivo único a produção de certos gêneros de grande valor comercial, e por isso altamente lucrativos. (...)” (PRADO Jr., 1976: 34)

Os metais preciosos tinham preocupado os portugueses desde o início da colonização. As prematuras descobertas castelhanas no México e no Peru incendiaram as imaginações, e tornara-se crença arraigada que qualquer território da América encerrava necessariamente os preciosos metais. Com a esperança de encontrá-los, não foram poucos os aventureiros que desde o primeiro momento da ocupação do litoral brasileiro se tinham internado pelo território desconhecido. (PRADO Jr., 1976: 56)

Conforme descrito por MENDONÇA (2013: 96), o país acordaria para o rush do ouro em Minas Gerais, a partir de 1698. Para PRADO Jr., (1976: 64) “o impulso desencadeado pela descoberta das minas permitiu à colonização portuguesa ocupar todo o centro do continente sul-americano”. Complementando estas afirmações MATOS (1974:25),

só eram confeccionados em objetos de extrema necessidade como no caso da fabricação dos tachos de cobre para o cozimento do melaço, machados, enxadas e foices de ferro. A madeira representava a principal matéria-prima à produção de peças e materiais de construção necessários as atividades econômicas desenvolvidas na colônia.

20 Ao longo do século XIX, a região nordeste do país busca aliar a produção do açúcar ao transporte ferroviário. É de interesse notar que no Nordeste o açúcar sempre obteve um papel de destaque na economia regional, papel exercido pelo café e pecuária nos demais Estados. Neste momento, a metalurgia caracterizava-se como uma atividade ligada à estruturação dos núcleos de produção, sendo sua prática, mesmo que de forma precária, aliada ao desenvolvimento dos primeiros engenhos de cana no Brasil. Elementos metálicos

destaca que com o povoamento e consequente desenvolvimento das regiões de mineração, estas se tornam dentro em pouco capitânias autônomas. Para FURTADO (1969: 37) “a descoberta do ouro no Brasil, a começos do século XVIII, imprimiu uma modificação de tendências (...). Criou-se um importante mercado de animais de tração e surgiram oportunidades para a mão-de-obra subempregada da economia açucareira”.

FURTADO (1969: 37) destaca também que “ao contrário da produção do açúcar (...), o ouro de aluvião podia ser explorado tanto ao nível artesanal como no da grande unidade”. A eminência deste novo ciclo impulsiona um novo processo de emigração portuguesa, aliada a necessidade de aumento da vida urbana no Brasil. Tal ação também impulsiona a produção de alimentos e a necessidade de implementação de rotas de transportes (ainda caracterizada por caminhos arcaicos), concentrado a articulação de estradas rasgadas por tropas de muares entre a região aurífera e o porto do Rio de Janeiro, principal ponto de escoamento das mercadorias até então.

Esse mercado de animais foi principalmente abastecido pelas regiões sulinas, cujas possibilidades para a pecuária logo se fizeram conhecidas. Desta forma o polo mineiro permitiu que se formassem, entre o Nordeste, o Centro e o Sul do território brasileiro, vínculos econômicos já no século XVIII, isto é, na fase imediatamente anterior à independência. Conforme já observamos, nesse período se afrouxavam os vínculos que no primeiro século da colonização se haviam criado em torno ao polo constituído pela região argentífera do Alto-Peru. (FURTADO, 1969: 38)

Tem início o deslocamento do eixo econômico da colônia, antes localizado nos grandes centros açucareiros do Nordeste, para o Rio de

Janeiro. Entre os motivos da transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro (1763) se justifica pelo transporte do ouro realizado pelo porto do Rio de Janeiro, esta transição ofereceria assim maior rigor ao controle das exportações, tornando desta forma o Rio de Janeiro, o principal centro urbano da colônia.

Demonstrando resultados iniciais pouco significativos, a província de São Paulo ilustra com o tempo algumas alterações nesse quadro, condição relatada por MATOS (1974: 26), que entre outras considerações afirma que “com o açúcar, vai-se configurando uma nova fisionomia para o território paulista. A política povoadora (...), levando a ocupação do solo, mediante concessões de sesmarias, (...) encontrou no cultivo (...) todo o seu apoio”.

Ao referenciar pesquisas de PRADO Jr. e PETRONE, MATOS (1974: 26) destaca a criação de um “quadrilátero do açúcar”²¹, onde “inúmeras cidades devem seu desenvolvimento (e as vezes sua própria existência) a essa atividade, a primeira (...), visando ao mercado mundial”. Neste novo ambiente “(...) um esboço de vida urbana vai se delineando mais para o fim do século, quando diversos núcleos de povoamento (...), são criados em ‘freguesias’ (caso de Campinas, em 1774)”.

Neste setor da subsistência também entra a pecuária. Ela também se destina a satisfazer as necessidades alimentares da população. A carne de vaca será um dos gêneros fundamentais do consumo colonial. Mas a pecuária, apesar da importância relativa que atinge, e do grande papel que representa na colonização e ocupação dos novos territórios, é assim mesmo uma atividade nitidamente secundária e acessória. (PRADO Jr., 1976: 44)

21 A expressão “quadrilátero do açúcar” foi caracterizada primeiramente por PRADO Jr., dando-lhe como balizas as cidades de Mogi-Guaçu, Jundiaí, Porto Feliz e Piracicaba. Todavia, pesquisas mais acuradas de PETRONE, levaram-na a ampliar um pouco a área de PRADO Jr., preferindo a cidade de Sorocaba ou invés da citada Porto Feliz, “pois em

Sorocaba, o cultivo da cana-de-açúcar ainda teve relativa importância e, porque, dessa maneira, Itu, importantíssimo centro canavieiro e outras áreas produtoras de açúcar ficam decididamente enquadrados.” (PETRONE, 1968: 24).



Figura 1-6 Quadrilátero do Açúcar _ século XVIII.

Identificação das cidades e influência do ciclo do açúcar no Estado de São Paulo ao longo do século XVIII. Áreas que posteriormente sofreriam interferência do ciclo do algodão.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em PRADO Jr. e PETRONE (1968).

²² Em seu primeiro momento, o algodão encontra maior sucesso na atual região Nordeste do Brasil, sendo gradativamente implantado em outras regiões conforme o declínio dos produtos hegemônicos instalados. Neste contexto, o algodão teria sua importância, pouco tempo depois, no Estado de São Paulo, onde sobretudo ao longo do século XX, agiria em substituição às regiões de antigo domínio da cana-de-açúcar (com o desenvolvimento de tecelagens nas regiões de Santa Bárbara d'Oeste e Americana, próximas à centralidade de Campinas) e do café, como ocorrido em meio ao Oeste do Estado de São Paulo, sobretudo

No século XIX, a vinda da Corte Portuguesa ao Brasil e a transferência da Capital para o Rio de Janeiro, alteram drasticamente os rumos econômicos do país. Entre as novas medidas a permissão para a instalação de manufaturas e o desenvolvimento de novas políticas em torno da criação de fábricas nacionais, cujo funcionamento fora interrompido em 1785. Esta fase também é marcada pela reestruturação da produção agrícola como um todo. Um novo incentivo à produção do açúcar é estimulado pelo governo português, em equivalência ao estímulo à produção do algodão²², café e tabaco.

Ainda ocorre na segunda metade do século mais um fator particular que estimula a agricultura brasileira. Até então, o grande gênero tropical fora o açúcar. (...) Os progressos técnicos do século XVIII, permitirão o seu aproveitamento em medida quase ilimitada, e ele se tornará a principal matéria-prima industrial (...), entrando para o comércio internacional em proporções desconhecidas ainda em qualquer outro ramo. (...) (PRADO Jr., 1976: 80-81)

Quanto ao desenvolvimento industrial, até à independência, escassas foram as atividades industriais desenvolvidas. Como já foi relatado, pequenas atividades produtivas de caráter de transformação da matéria prima eram ensaiadas em alguns engenhos e áreas de mineração, mas cuja característica produtiva ainda não poderia ser balizada pelos moldes industriais. Com o cultivo do algodão se inicia um relativo progresso industrial em algumas regiões (incipiente, caracterizado principalmente pela produção de sacarias), nas palavras de PRADO Jr., (1976: 196) “das manufaturas têxteis em particular, de que se contam no

nos eixos de domínios das ferrovias Alta Sorocabana e Alta Paulista. Quanto às manufaturas do algodão, as primeiras unidades fabris eram destinadas à produção de sacarias e roupas de algodão cru para os escravos. A princípio, o maquinário era em grande parte proveniente da Inglaterra, berço da Revolução Industrial, mas com os anos percebe-se a atuação de empresas norte americanas que também passam a exercer forte influência no cenário brasileiro, sobretudo após a 2ª Guerra Mundial.

fim do Império cerca de cem estabelecimentos de certo vulto”, sua localização “obedecerá a (...) densidade demográfica e a vizinhança das fontes de produção de matéria prima. A questão da energia nestas indústrias relativamente pequenas era ainda secundária.”

Com o tempo outros produtos agrícolas começam a ganhar destaque em meio ao contexto nacional: milho, arroz, anil, mandioca pontuam regiões, impulsionados em muitos casos pelo acréscimo populacional e incipiente organização urbana, inicialmente cultivados como subsistência. Ao longo do século XVIII merece destaque o aumento do café, este sim terá ao longo dos anos seu potencial de cultivo e exportação capaz de caracterizar o ciclo econômico.

Estendiam-se novamente os mercados para seus produtos. A colonização europeia nos trópicos inaugurou ali um novo tipo de agricultura comercial extensiva e em larga escala. Aliás, durante séculos, até os tempos contemporâneos, é só nos trópicos que se encontra esta forma de produção agrária. (...)

Estes índices da agricultura brasileira revelam sem margem para dúvidas, o seu ínfimo nível técnico. O responsável por tal estado de coisas é naturalmente o sistema geral da colonização fundada no trabalho ineficiente e quase sempre semibárbaro do escravo africano. (...) (PRADO Jr., 1976: 91)

PRADO Jr (1976: 21) relata que “nas colônias tropicais, inclusive no Brasil, não se chegou nem a ensaiar o trabalhador branco.” Este fator é em partes justificado pela baixa densidade populacional identificada tanto na Espanha quanto em Portugal, refletindo desta maneira na baixa disponibilidade de braços “dispostos a emigrar a qualquer preço. Em Portugal, a população era tão insuficiente que a maior parte do seu território se achava ainda, em meados do séc. XVI, inculto e abandonado”.

A evolução social no Brasil assumiu características próprias, mas conduziu a resultados não muito distintos dos que vimos de indicar. A grande plantação escravista, voltada para o

exterior, entrou em decadência na segunda metade do século XVII, como consequência da quebra do monopólio do açúcar e subsequente declínio dos preços desse produto. (...). (FURTADO, 1969: 37)

A abolição da escravatura torna-se responsável pela inversão do cenário econômico brasileiro, representando o enfraquecimento da monocultura e consequente diversificação da produção agrícola, aliado à imigração e ao futuro estímulo à industrialização de produtos cotidianos e consequente criação de um novo mercado consumidor.

Em meio a instauração deste processo econômico, marcado pela forte restrição das políticas coloniais e imposições das principais potências hegemônicas mundiais, PRADO Jr. (1976: 89), afirma que este mesmo comportamento se estendia às indústrias complementares da agricultura, que também se mantinham na inércia.

Isto se reflete intensamente no mundo colonial. Seus mercados se alargam, seus produtos se valorizam. A importância do comércio colonial para os países da Europa, neste período, se manifesta nas lutas que em torno deles se acendem. Todos os conflitos europeus (...) têm sempre, como último rateio, o problema colonial. (...) guerras, cujo teatro principal é quase sempre nas grandes rotas marítimas, vão contribuir para a valorização dos produtos do ultramar, embarcando e tornando escasso o seu fornecimento. (PRADO Jr., 1976: 80)

Representando o novo centro das atenções econômicas, o café denota para a economia Brasileira, importância semelhante ao ouro ao longo dos séculos anteriores. Por vários anos, o cultivo do café assume a base da monocultura brasileira. Em seu comércio, o café era embalado e transportado da fazenda para a estação de trem mais próxima, utilizando neste trajeto carros, carroças, lombo de animais ou pequenas vias férreas, em busca seus principais mercados mundiais, a partir dos portos de Santos e Rio de Janeiro.

Outra atividade amplamente ensaiada faz referência à pecuária e ao comércio de muares. Considerando sua aplicação em meio ao território central do Brasil (São Paulo, Mato Grosso, Goiás), MATOS (1974: 27) afirma que tanto a dispersão da cultura de cana de açúcar, como a expansão da atividade tropeirista que caracterizaram a vida econômica de São Paulo durante o século XVIII, implicaram em importantes alterações no sistema de transportes e comunicações da província e seu prolongamento para novas regiões.

O ciclo do luar (ELLIS Jr., 1950) passa a designar a atividade tropeirista identificada ao longo do século XVIII. Se considerarmos que até este século as comunicações brasileiras de uma forma em geral ainda se caracterizavam por sua precariedade, identificamos a importância deste ciclo para a delimitação de “estradas” dedicadas à otimização deste ciclo econômico. Complementando tais considerações, MATOS (1974: 27) afirma que “estabelece-se no planalto uma rede de caminhos, seguindo muitas vezes a rota das bandeiras (como no caso de Goiás), na qual se destaca preferencialmente o caminho para o sul, ligando os campos de criação da área platina com Sorocaba, sede de famosa feira de muares”.

Mas foi então que se abriu o chamado Caminho do Sul, ligando aos campos de Curitiba as áreas extremas da América Portuguesa. Por determinação do governador da Capitania de São Paulo, o Sargento-mor Francisco de Sousa e Faria foi a Laguna e alcançou, mais de quinze léguas ao sul, o Rio Araranguá, onde, no sítio chamado Conventos, deu começo, em fevereiro de 1728, à abertura do caminho que devia levar aos campos de Curitiba, aonde só chegou em fevereiro de 1730. A utilização desse caminho e a movimentação de tropas, até Sorocaba, estimulou, no decênio seguinte, em terras do Paraná, a formação de pousos ou invernadas de gado que

foram os núcleos das povoações de Campo Largo, Tauá ou Tamanduá (Palmeira), Santa Cruz ou Pitangui (Ponta Grossa), Iapó (Castro), Iança (Piraí) e Jaguariaíva. (BRUNO, s.d: 72-73)

Em paralelo ao comércio da região centro oeste, a abertura do Caminho para o Sul, abre novas perspectivas econômicas e de domínio territorial ao Brasil, uma vez que “paralelamente à criação, o comércio de gado se revelou, na época, outro grande suporte da ocupação e do povoamento do Brasil Meridional, e meio de vida para uma grande parte de sua população” (BRUNO, s.d: 79).

Neste contexto, FURTADO (1969: 49-50) destaca o processo de consolidação de uma classe de comerciantes de gado, que aos poucos torna-se articulada com diversas áreas do país. “Esses homens transportavam grandes réguas de mulas do Rio Grande do Sul para São Paulo, onde, em grandes feiras de animais, vinham abastecer-se os tropeiros que serviam às regiões das minas e que asseguravam a ligação desta com o litoral.”

O mesmo autor ainda afirma que a partir deste empreendimento não apenas o gado brasileiro poderia ser transportado com maior eficácia aos centros urbanos do Sudoeste, animais da fronteira espanhola também passam a ser comercializados. “Avolumou-se essa atividade (...) quando numerosas manadas de bestas muares, dos campos da Argentina, do Uruguai e do Rio Grande – atravessando as terras de Santa Catarina e do Paraná e passando pelo registro do Sorocaba, em São Paulo” (...). Calcula-se que a partir desse tempo começaram a passar, por essa povoação do sul paulista, mais de cinco mil muares por ano.” (BRUNO, s.d: 79)

O desenvolvimento econômico brasileiro se estrutura em torno das relações comerciais, contexto este, que salvo algumas exceções, seria hegemônico até a Proclamação da República. Nas palavras de PRADO Jr.,

(1976: 113) “a análise da estrutura comercial de um país revela sempre, (...) o caráter de uma economia, sua natureza e organização.”²³

O comércio exterior brasileiro é todo ele, pode-se dizer, marítimo. As nossas fronteiras atravessavam (como ainda atravessam) áreas muito pouco povoadas e de baixo nível econômico; isto quando não são inteiramente indepassadas, como acontecia com a maior parte delas. A colonização portuguesa, vinda do Atlântico, e a espanhola, quase toda do Pacífico, mal tinham ainda engajado suas vanguardas, de sorte que entre ambas ainda sobravam vastos territórios inocupados. Relações comerciais por ali não se podiam estabelecer. Além disso, as demais colônias nossas vizinhas não oferecem, relativamente ao Brasil, condições favoráveis ao intercâmbio; sua economia é semelhante à nossa, suas produções da mesma categoria. Acresce ainda o estado de hostilidade latente que sempre nos separou delas, reflexo da rivalidade das duas coroas metropolitanas e que somente nos tempos modernos desapareceu: hostilidade que sobretudo na segunda metade do séc. XVIII chegou frequentemente as vias de fato, mantendo um estado crônico de guerra. (PRADO Jr., 1976: 114)²⁴

Até a Proclamação da República (mesmo considerando a formação de estradas e o tímido desenvolvimento ferroviário) as relações comerciais e a circulação em meio ao território seriam limitadas aos regionalismos

²³ Este caráter comercial demonstra fortes vínculos e impactos cujos vestígios são identificados até os dias atuais, tendo entre suas consequências a sobreposição de seus principais eixos de comunicação (representados pelos modais ferroviário e rodoviário), que se comunicam de forma viável em poucos trechos de sua malha historicamente consolidada, desarticulando ainda mais uma estrutura que desde sua origem possui seu desenvolvimento pautado na fragmentação. De uma forma em geral esta estrutura é reflexo das relações centro-periferia, que mesmo tendo alteradas as regiões e ciclo econômico hegemônico continuam a ditar as relações de desenvolvimento entre ambientes desenvolvidos e subdesenvolvidos.

de cada fragmento territorial, respeitando a logística muito bem ilustrada por PRADO Jr. (1976: 117) reproduzida a seguir.

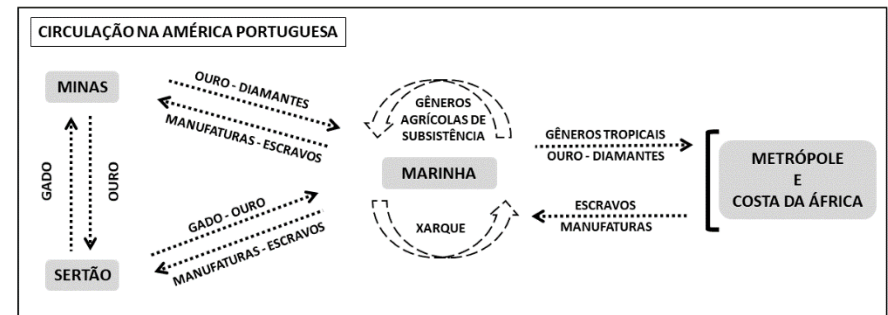


Figura 1-7 Esquema da circulação de mercadorias na América Portuguesa, atuante sobretudo até o século XVIII.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em PRADO Jr. (1976)

²⁴ Entre os conflitos merece destaque a Guerra do Paraguai e outros tantos conflitos na região da Bacia Cisplatina, que ao longo do período colonial tinha na navegação fluvial dos rios da Prata e Paraguai a otimização do comércio e incursões em meio às até então possessões espanholas e portuguesas, que com o tempo ambicionam tanto a expansão de seu território, quanto se deparam com movimentos de independência. O cenário de otimização comercial entre as américas espanhola e portuguesa seria apenas oficializado com a implementação de estradas e ferrovias, entre as quais a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cujo histórico revela uma série de momentos históricos, tendo as devidas consequências urbanas, sociais e econômicas descritas nesta tese.

América Espanhola.

No Novo Mundo, o domínio territorial seria assegurado pela exploração de novas riquezas e a expansão do catolicismo. Entre as práticas, em meio às possessões espanholas o sistema da *Encomienda* representaria a ação de desbravadores designados pela coroa espanhola para a instauração de empreendimentos nas Américas.

*La Monarquía por su parte cedía este derecho a los particulares (encomenderos) en atención a la ayuda que habían prestado o prestaban en las tareas de descubrimiento, conquista y pacificación, y éstos, como titulares de la encomienda, debían asegurar la protección y el adoctrinamiento de sus encomendados.*²⁵ (RECOPIACIÓN DE LEYES DE LOS REINOS DE LAS INDIAS, 1973)

Nas palavras de FURTADO, (1969: 30-32) o *encomendero*, em razão da tutela que exercia sobre um grupo de população, passava a exercer privadamente funções de direito público, o que o colocava socialmente em posição comparável somente à do senhor feudal da Europa medieval, agregando para si as responsabilidades no plano militar, cabendo-lhe organizar, por conta própria, a segurança local. O mesmo autor ainda complementa que diferentemente dos senhores feudais, que extraíam um excedente da população submetida ao seu controle para utilizá-lo de uma ou de outra forma na mesma região, o objetivo principal do espanhol que empreendia a conquista ou recebia a

encomienda era extrair um excedente que pudesse ser transferido para a Europa.

O aventureiro espanhol que buscava riquezas na América tinha como objetivo último a conquista de uma posição econômica e social na Espanha, acostumado com os produtos europeus, o *encomendero* não se interessava por um excedente que apenas pudesse ser utilizado localmente. O seu objetivo foi sempre mobilizar esse excedente para descobrir, produzir e transportar metais preciosos (FURTADO, 1969: 31-32).

Conforme os relatos de FURTADO (1969: 31) “a organização social baseada na *encomienda* demonstrou ser eficaz nas regiões em que a população indígena era relativamente densa e havia alcançado certos níveis de desenvolvimento material e de estratificação social.” As repercussões das *encomiendas* foram particularmente negativas para os índios, uma vez que foram drasticamente abusados, privados da liberdade, tendo impactos fortemente sentidos em meio ao declínio demográfico de diversos povos indígenas, já no decorrer do século XVI²⁶.

(...) el abuso del servicio personal fue generalizado, marcando notoriamente el régimen laboral del aborigen en América meridional. La marginalidad y dependencia económica de esta región con respecto a los centros administrativos y económicos de Perú, la ausencia de metales preciosos, la escasa concentración de la población indígena unida a su acusado descenso demográfico en los siglos XVI y XVII, condicionó en buena medida la persistencia del servicio

²⁵ A Monarquia, por sua vez, cedeu este direito aos indivíduos (*encomenderos*) em resposta à ajuda que tinham dado ou estavam a dar nas tarefas da descoberta, conquista e pacificação, e estes, como titulares da *encomienda*, deviam garantir a proteção e a doutrinação. (Tradução própria).

²⁶ A questão da população indígena é muito distinta em meio ao contexto delineado nas américas espanhola e portuguesa. Ao passo que no Brasil a utilização da mão-de-obra indígena não consegue alcançar índices satisfatórios de utilização, sendo com o tempo empregada a mão-de-obra escrava, na América Espanhola a exploração indígena, salvo as

citadas regiões de conflito, alcança índices satisfatórios aos *encomenderos*. Nota-se em ambos os casos a forte dizimação da população indígena, entretanto, ao passo que no Brasil a cultura indígena sobreviva apenas em pequenos núcleos isolados, na Bolívia, ainda hoje, o contingente indígena é significativo em meio a população, sendo marcante na área de atuação da Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, cujo processo de articulação será discutido neste trabalho. Vale lembrar também que no Brasil, a imigração diversificou a população, isolando ainda mais os remanescentes indígenas, esta era uma das premissas de modernização do território.

*personal en la región*²⁷. (ZAVALA, 1984; MÉRIDA, 1973; RECIO, 1988; DURAN, 1999; apud: CASTILLO, 2006.)

Em ambientes como o do atual território Chileno, onde a “guerra com os índios perdurou longamente, as obrigações militares dos encomienderos transformaram-se em pesado ônus” (FURTADO, 1969: 30). Neste caso, a obtenção de vantagens econômicas com a exploração indígena foi muito difícil, reflexo das iniciais condições econômicas e sociais. Predomina a chamada “Encomienda de Servicio”, onde os índios passam a exercer serviços pessoais, de forma predominante em meio as minas. Além do atual território Chileno, outra região de intensos conflitos caracterizou-se pelo território da bacia do Rio da Prata, englobando também as províncias de Tucumán e Santa Cruz de La Sierra, “*donde de manera habitual se recurre a la conquista armada de indígenas ‘hostiles’, para satisfacer las necesidades de mano de obra de sus colonos*”²⁸ (CASTILLO, 2006).

Mesmo não sendo a intenção do sistema de *encomienda*, nota-se em alguns casos, a produção de excedentes agrícolas, sendo muitas vezes transferidos para a Europa. Este fato se justifica uma vez que “as regiões protetoras desses metais, particularmente de prata, comportaram-se como autênticos polos de crescimento. As demandas de alimentos, de tecidos grossos e de animais de tração exigiu a organização de economias satélites.” (FURTADO, 1969: 35)

Entre a região produtora de prata, situada na atual Bolívia, a região produtora de mercúrio, no atual Peru, a região de Arica, por onde era embarcada a prata para Lima (esta última o principal centro administrativo), o Chile, abastecedor de trigo, carne seca, peles, vinhos, e a região de Córdoba - Tucumán, na Argentina, de onde saiam produtos artesanais e animais de

²⁷ (...) o abuso do serviço pessoal foi generalizado, marcando notoriamente o regime de trabalho dos aborígenes na América do Sul. A marginalidade e dependência econômica desta região em relação aos centros administrativos e econômicos do Peru, a ausência de metais preciosos, a baixa concentração da população indígena junto com seu acentuado

tiro, formou-se uma cadeia de interrelações econômicas. O polo econômico desse sistema era, evidentemente, a produção de prata, e a sua base de mão-de-obra indígena, enquadrada pelo regime de encomienda, que por toda a região se utilizava. (FURTADO, 1969: 35)

Com o tempo, a decadência da economia mineira inicia o processo de atrofiamento do sistema econômico empregado em toda a região. As consequências deste processo refletem de forma direta na estruturação do sistema de encomienda, debilitando os excedentes agrícolas e a disponibilidade de índios para as atividades de mineração e transporte.

A decadência do sistema econômico articulado em torno da mineração promove a progressiva descentralização econômica e social. Deste cenário, a propriedade da terra se tornaria com o tempo a base da nova ordenação social, um contexto que permitiria a continuidade da exploração da mão-de-obra indígena.

A propriedade da terra constitui aí a base de um sistema de dominação social de uma massa de população por uma pequena minoria étnica e culturalmente diferenciada. Os contatos econômicos externos foram reduzidos e os contatos sociais com o exterior se limitaram à classe dirigente. (FURTADO, 1969: 36-37)

declínio demográfico nos séculos XVI e XVII, condicionaram em grande parte a persistência do serviço personalizado na região. (Tradução própria).

²⁸ Onde a conquista armada de povos indígenas "hostis" é rotineiramente utilizada para satisfazer as necessidades de trabalho de seus colonos. (Tradução própria).

Figura 1-8 Circulação de metais e mercadorias na América Espanhola.

Esquema da circulação de metais e mercadorias na América Espanhola, atuante sobretudo até o século XVIII. Destaque para região de Potosí, na atual Bolívia, onde muitos metais foram extraídos e levados para Europa por meio da navegação da Bacia do Rio da Prata e Bacia do Rio Amazonas (onde a prática do contrabando era constante), além de rotas terrestres em direção à Arica e Lima. Em subsídio às minas, suprindo as regiões com alimentos e manufaturas diversas, rotas comerciais eram provenientes dos atuais territórios do Chile, Peru e Argentina.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em pesquisas.



Figura 1-9 Círculos Arqueológicos Coloniais segun el esquema de Pedro J. Vignale.

Além de Potosí, outras cidades na Bolívia se destacaram pela riqueza em metais, dessa articulação diversos caminhos atravessavam a região. O tesouro de Potosí financiou as guerras da Espanha em várias frentes europeias, incluindo a grande armada contra a Inglaterra. As riquezas articulavam várias rotas, oficiais e ilegais, incluindo percursos em meio aos territórios: peruano, chileno, boliviano.

Fonte: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. Documentos de arte colonial sudamericano

Figura 1-10 Carta geográfica dos seis partidos que compreendiam a província de Potosí. 1787.

Fonte: ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. MP-BUENOS_AIRES, 160.

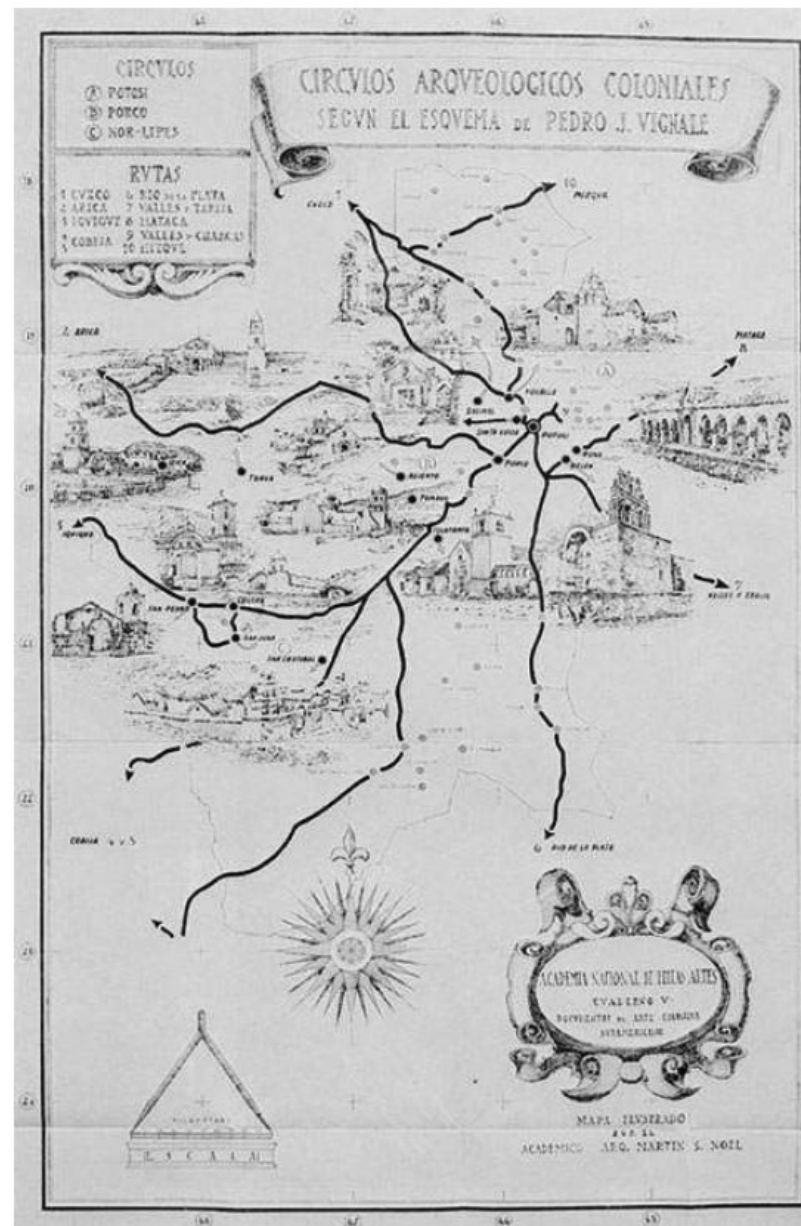
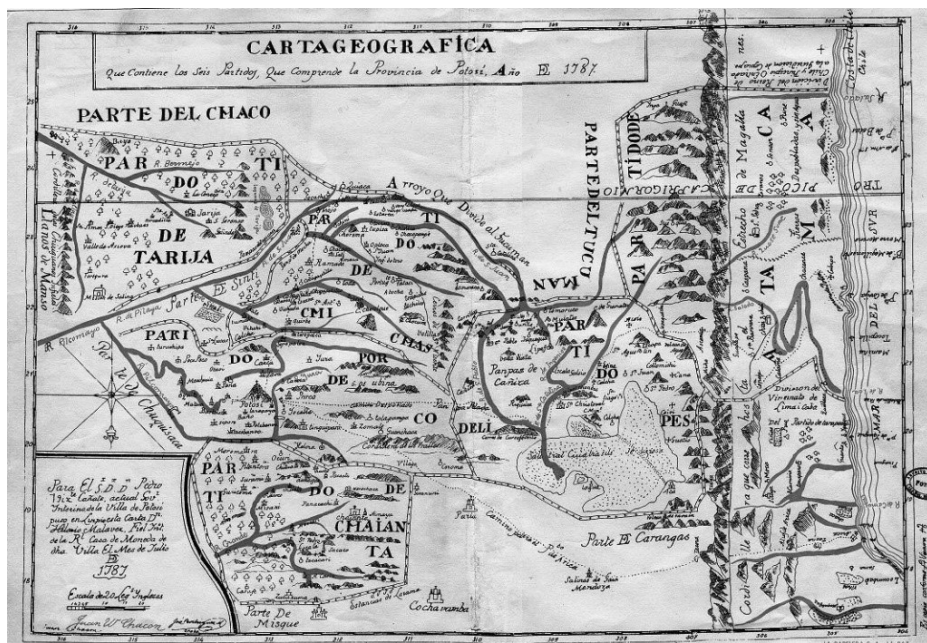
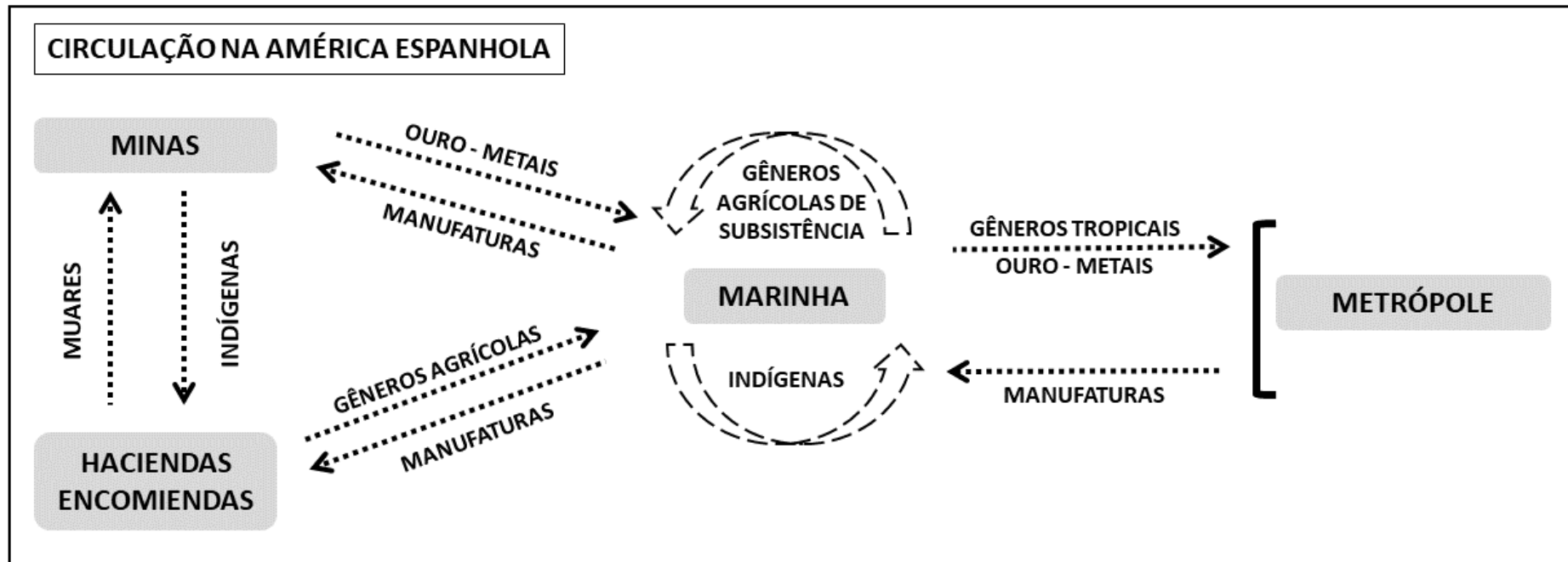


Figura 1-11 Esquema da circulação de mercadorias na América Espanhola, atuante sobretudo até o século XVIII.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações.



O governo espanhol buscou assumir diretamente o controle do processo de colonização, criando órgãos administrativos e de promoção social, para impedir o crescimento e fortalecimento das disputas políticas internas. Para isso, a Coroa espanhola divide o território americano em vice-reinos e capitânias gerais, unidades administrativas cujos dirigentes eram escolhidos pelo Conselho Real e Supremo das Índias, criado para centralizar a administração colonial nos aspectos jurídico, militar, religioso e legislativo. Esse modelo de divisão política deu origem a distintas regiões, isoladas umas das outras, um dos motivos que explica a posterior fragmentação da América espanhola.

- **Nova Espanha:** correspondente aos atuais territórios do México, de parte da América Central e do sudoeste dos Estados Unidos. Região rica em ouro e prata.
- **Nova Granada:** território onde atualmente estão Colômbia, Equador e parte da Venezuela. Dessas regiões, os espanhóis partiram para conquistar o sul do continente. Quanto ao desenvolvimento econômico, destaque para o sistema de agricultura tropical.
- **Peru:** região que englobava o antigo núcleo do império inca, cujas riquezas mais atraentes encontravam-se na mineração, especialmente na exploração de prata.
- **Rio da Prata:** corresponde aos atuais Estados do Peru, da Bolívia, da Argentina, do Uruguai e do Paraguai. Essa região foi explorada pelos espanhóis vindos do Peru e pelos portugueses vindos da Colônia portuguesa. Região com fortes grupos mercantis, sua economia era baseada em atividades agropecuárias, cujos portos mais destacados eram Buenos Aires e Montevideú.

O restante do território foi dividido em capitânias gerais (Chile, Cuba, Guatemala e Venezuela), áreas de importância estratégica para os espanhóis organizarem expedições militares contra povos inimigos e piratas.

Figura 1-12 Brasil, 1889.



Divisão Político Administrativa da América Espanhola. Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em pesquisas.

1.3. A estruturação dos núcleos coloniais

Ao considerarmos a análise sobre os desdobramentos iniciais em meio ao contexto Latino-Americano, HOLANDA (1995: 88) relata a respeito dos primeiros percalços do processo de colonização, afirmando a inexistência do “estabelecimento humano intermediário entre os meios urbanos e as propriedades rurais destinadas à produção de gêneros exportáveis”.

Essa imensa dificuldade de se povoar e comunicar fazendas e o meio urbano seria um doloroso fardo amargurado por um longo período quando analisado ao contexto latino-americano²⁹. Uma condição contrária em todo o mundo e em todas as épocas, onde era comum, a prosperidade dos meios urbanos às custas dos centros de produção agrícola. (HOLANDA, 1995: 89)

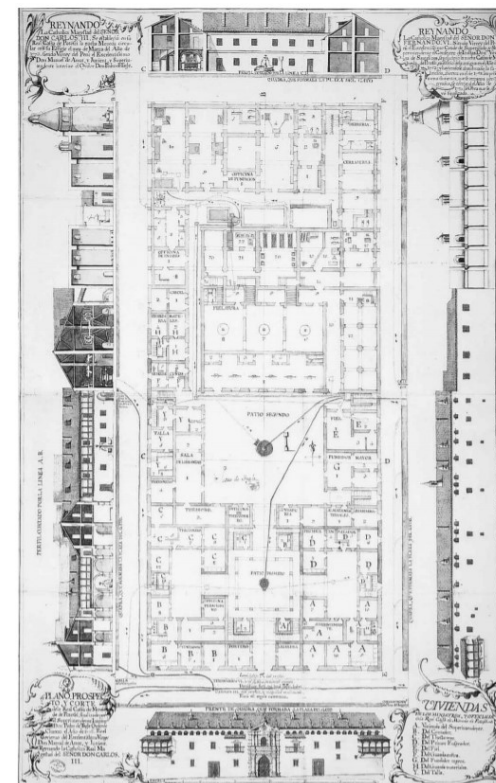
Deste ponto merece destaque as diferenças existentes em meio as práticas de colonização portuguesa e espanhola, neste sentido HOLANDA (1995: 95) afirma terem sido as ações espanholas caracterizadas por ações que se mostraram ausentes ao domínio português, resultado de uma aplicação “insistente em assegurar o predomínio militar, econômico e político da metrópole sobre as terras conquistadas, mediante a criação de grandes núcleos de povoação estáveis e bem ordenados”. (HOLANDA, 1995: 95)

Já à primeira vista, o próprio traçado dos centros urbanos na América espanhola denuncia o esforço determinado de vencer e retificar a fantasia caprichosa da paisagem agreste (...). As ruas não se deixam modelar pela sinuosidade e pelas asperezas do solo; impõem-lhes antes o acento voluntário da linha reta. O plano regular não nasce, aqui, nem ao menos de uma ideia religiosa, como a que inspirou a construção das cidades do Lácio e mais tarde a das colônias romanas, de acordo com o rito etrusco; foi simplesmente um triunfo da aspiração de ordenar e dominar o mundo conquistado. O traço retilíneo, (...). E não é por acaso que ele impera decididamente em todas essas cidades espanholas, as primeiras cidades

“abstratas” que edificaram europeus em nosso continente. (HOLANDA, 1995: 95)

Figura 1-13 Casa da Moeda Real de Potosí

Planta, perspectiva e corte da nova Casa da Moeda Real de Potosí, concluída por D. Pedro de Tagle, juiz da Audiência de Charcas, em 1772, sendo vice-rei do Peru D. Manuel



Fonte: MUSEU NACIONAL DE SUCRE, opus cit in: Guía de Arquitectura de Potosí, Bolivia.

²⁹ Uma situação que ainda hoje persiste em algumas localidades, demonstrando ser esta característica uma herança histórica, que ainda hoje representa graves consequências à

estruturação econômica e social de vários países, sendo alguns de seus fatos descritos a seguir.

Figura 1-14 Traçado de La Paz



Destaque para o traçado de La Paz, onde a trama urbana se encaixa em meio às áreas mais planas encrustadas na Cordilheira dos Andes.

Fonte: DECOMBE, 1913.

Figura 1-15 Traçado de Arica



No caso de Arica o posicionamento do traçado ocorre em função da atuação portuária, direcionamento dos ventos e insolação, a praça situa-se em frente ao porto, cujo traçado do novo projeto pode ser observado.

Fonte: DECOMBE, 1913.

Figura 1-16 Pintura à Óleo Potosí, de Gaspar Miguel de Berrío, século XVIII.



Vista geral de Potosí. século XVIII. Pintura à óleo de Gaspar Miguel de Berrío.

Fonte: MUSEU NACIONAL DE SUCRE, opus cit in: Guía de Arquitectura de Potosí, Bolivia.

Figura 1-17 Detalhe dos igênios mineras na parte “rural” de Potosí, século XVIII



Extraído da Pintura à óleo de Gaspar Miguel de Berrío.

Fonte: MUSEU NACIONAL DE SUCRE, opus cit in: Guía de Arquitectura de Potosí, Bolivia.

Figura 1-18 Detalhe das haciendas mineras na parte “rural” de Potosí, século XVIII.



Extraído da Pintura à óleo de Gaspar Miguel de Berrío.

Fonte: MUSEU NACIONAL DE SUCRE, opus cit in: Guía de Arquitectura de Potosí, Bolivia.

Ao contrário do modelo de colonização castelhana, o padrão português demonstra uma menor preocupação em relação à instauração de povoadamentos. Nas palavras de HOLANDA (1995: 109), “a rotina e não a razão abstrata foi o princípio que norteou os portugueses, nesta como em tantas outras expressões de sua atividade colonizadora”. Para Portugal “a colônia é simples lugar de passagem, para o governo como para os súditos” (HOLANDA, 1995: 96). Fato é que entre nós “o traçado geométrico jamais pode alcançar a importância que veio a ter em terras da Coroa de Castela: não raro o desenvolvimento ulterior dos centros urbanos repeliu aqui esse esquema inicial para obedecer às sugestões topográficas”³⁰ (HOLANDA, 1995:109).

Em meio as colônias da América Espanhola, HOLANDA (1995: 96) relata que “uma legislação abundante previne de antemão, (...) qualquer fantasia e capricho na edificação dos núcleos urbanos. Os dispositivos das Leis das Índias, que devem reger a fundação das cidades na América, exibem aquele mesmo senso burocrático das minúcias, (...)”. Entre as realizações espanholas, o autor revela ser prática comum para a instauração na marinha (regiões litorâneas), “era preciso ter em consideração o abrigo, a profundidade, e a capacidade de defesa do porto e, quando possível, que o mar não batesse da parte do sul ou do poente.” Em relação “as povoações de terra dentro”, as determinações aconselhavam a preferência por ambientes “de altura mediana”, levando sempre em consideração o percurso da insolação que deveria sempre beneficiar inicialmente a formação urbana, um processo que deveria também ser analisado quanto ao sentido dos ventos, medidas

³⁰ Semelhanças podem ser identificadas em meio a transição dos séculos XIX e XX com a realização de projetos buscando o planejamento de cidades, como o caso da cidade Belo Horizonte e de boa parte dos traçados da região Oeste do Estado de São Paulo, onde a atuação de engenheiros, geógrafos e topógrafos, em meio a marcante atuação de companhias de colonização e a dispersão dos eixos ferroviários impulsionam uma maior racionalização do traçado urbano na paisagem em que antes era de predomínio do sertão.

³¹ Em acampamentos e cidades romanas era identificado como *cardo*, o caminho (eixo) que cruzava o povoamento no sentido norte-sul. Em relação ao *decumandus*, seria o caminho

que em geral buscavam melhores condições sanitárias naturais. (HOLANDA, 1995: 97)

A construção da cidade começaria sempre pela chamada praça maior. Quando em costa de mar, essa praça ficaria no lugar de desembarque do porto; quando em zona mediterrânea, ao centro da povoação. A forma da praça seria a de um quadrilátero, cuja largura correspondesse pelo menos a dois terços do comprimento (...). A praça servia de base para o traçado das ruas: as quatro principais saíam do centro de cada face da praça. De cada ângulo saíam mais duas, havendo o cuidado de que os quatro ângulos olhassem para os quatro ventos. (HOLANDA, 1995: 97)

De um modo em geral, a povoação partia de uma centralidade, nitidamente marcada pela praça maior, que representaria o papel semelhante do *cardo* e do *decumanus*³¹ nas cidades romanas, que no plano das cidades hispano-americanas exprimiriam “a ideia de que o homem pode intervir arbitrariamente, e com sucesso, no curso das coisas e de que a história não somente acontece, mas também pode ser dirigida e até fabricada” (HOLANDA, 1995: 97-98). O autor ainda afirma não estar excluída a hipótese de uma influência direta dos modelos greco-romanos sobre o traçado das cidades hispano-americanas³².

HOLANDA (1995: 73) ainda relata o fato de que toda a estrutura da sociedade colonial sul-americana, teve sua base fora dos meios urbanos. Uma ação que teria seus reflexos sentidos ao longo de todo o período colonial, sobretudo relacionados em meio as dificuldades de

que corta o povoamento de Leste-Oeste. A intersecção do *cardo* e do *decumanus* seria, portanto, responsável pela divisão do território em quatro partes, identificadas como *quartieri* (bairros), que com o tempo adquiririam o significado de núcleo autônomo em meio a um aglomerado urbano.

³² Conforme os relatos contidos no livro: SATANISLAWSKI, Dan. Early town planning in the New World. Nova York: Geographical Review, 1974.

comunicação e proteção do território, cujos impactos seriam persistentes por via direta ou indireta, até muito depois de proclamada a independência política e cujos reflexos não se apagaram ainda hoje.

Considerando que até à transferência da corte ao Brasil o povoamento da colônia portuguesa na América era limitado à uma economia de caráter predominantemente extrativista, PRADO Jr. (1976: 101) afirma que “a era colonial termina propriamente para o Brasil em 1808, embora a separação oficial date de quatorze anos depois”, afirmação relacionada à transferência da corte portuguesa ao Brasil, permitindo a antiga colônia benefícios que até então eram rigorosamente controlados pela coroa Portuguesa, desta forma, as novas determinações tornam o Brasil efetivamente autônomo, e as consequências do fato na sua economia são desde logo consideráveis.

A colonização ocupava então, de uma forma efetiva, apenas uma pequena parte do território que politicamente constituía o país. Esta configuração política achava-se fixada pelos diferentes tratados do século XVIII. (...) A maior concentração do povoamento é na faixa costeira, mas largamente dispersa. O que havia eram núcleos de maior ou menor importância distribuídos desde a foz do rio Amazonas até os confins do Rio Grande do Sul. Mas entre estes núcleos mediava o deserto, que em regra não servia nem ao menos para as comunicações que se faziam de preferência por mar. Três daqueles núcleos são de grande importância: concentram-se em torno de Pernambuco, Bahia e Rio de Janeiro. (...) Vem depois uma infinidade de outros de expressão pequena, se não ínfima, e distribuindo-se

com frequência viária entre aqueles núcleos maiores acima referidos, e para o sul do Rio de Janeiro. (PRADO Jr., 1976: 101)

De um modo geral, ao longo do primeiro século e meio de atuação, a colonização portuguesa se caracteriza pela pequena conformação de centros urbanos, cuja população dedicava suas atividades à administração do território e ao comércio de suas riquezas extrativistas, não tendo a população tempo nem meios para ocupar-se de sua subsistência, e cujo número é suficiente para fazer sentir o problema da sua manutenção. (PRADO Jr., 1976: 42)

Para o abastecimento de determinados núcleos coloniais, formavam-se regiões periféricas. O Rio de Janeiro, este, se abastecia nesta primeira fase da colonização, nos chamados Campos de Goytacazes, que ficam a leste do atual Estado da Guanabara, margeando o baixo curso do rio Paraíba. São Vicente recebia gado dos Campos Gerais estendidos para o sul dos atuais Estados de São Paulo e Paraná. Nestas regiões as condições naturais são muito superiores às do Nordeste. A qualidade do gado, é por isso melhor, sua densidade mais elevada (PRADO Jr., 1976: 46)³³. Seguindo em direção ao interior, a irregularidade do povoamento é muito maior. Para PRADO Jr. (1976: 112)³⁴, o que encontramos são apenas manchas demográficas, largamente dispersas e distribuídas, à primeira vista, sem regra alguma.

O que se passa em São Paulo, neste terreno, se assemelha a um paradoxo. Assistimos aí à inversão da regra geral. Até fins do séc. XVIII é ainda o litoral que prevalece sobre o planalto interior; e é nele (...) que se verificou seu primeiro ciclo agrícola. Mas quando a agricultura paulista, acompanhando o

³³ Em relação ao gado, o desenvolvimento de sua atividade traçaria em meio ao território inúmeros caminhos e promessas de consolidação de empreendimentos como as “estradas boiadeiras” que permitiriam melhores condições de transporte dos animais entre as regiões de criação e consumo, um processo que impulsiona o desenvolvimento de pequenas centralidades entre as citadas regiões que com o tempo desempenham importante papel estratégico à articulação econômica de seu ciclo. Um processo descrito a seguir.

³⁴ Tais regras surgiriam apenas ao longo da transição dos séculos XIX para o século XX tendo como resultado entre outras características a implementação do sistema ferroviário de transportes, que a partir de seu impulso modernizador e potencial de articulação territorial, permitiria a inserção em ampla escala de ideais modernos de urbanização e desenvolvimento econômico.

movimento geral da colônia, toma verdadeiro impulso, e pela primeira vez passa a representar alguma coisa no conjunto da economia do país, não é o litoral que escolhe; este ficará em segundo plano. É no planalto que se localizará a principal região produtora do açúcar com que São Paulo começa sua restauração e progresso.

A exceção à regra se explica. A planície litorânea forma aí uma faixa muito estreita; e quando se alarga, constitui-se sobretudo de terrenos alagadiços e impróprios para a agricultura. Isto contrasta vivamente com as grandes vantagens do planalto e de seus magníficos solos, sem dúvida os melhores do país. Aliás, embora separado dos portos pelo abrupto da serra, não se afasta deles excessivamente. (PRADO Jr., 1976: 86)

Nas palavras de FURTADO (1969: 28) os traços essenciais do que seria a estrutura social dos países latino-americanos têm sua origem na mesma forma que tomou a conquista espanhola e nas instituições que, espanhóis e portugueses, implantaram para criar uma base econômica capaz de consolidar a conquista de novas terras.

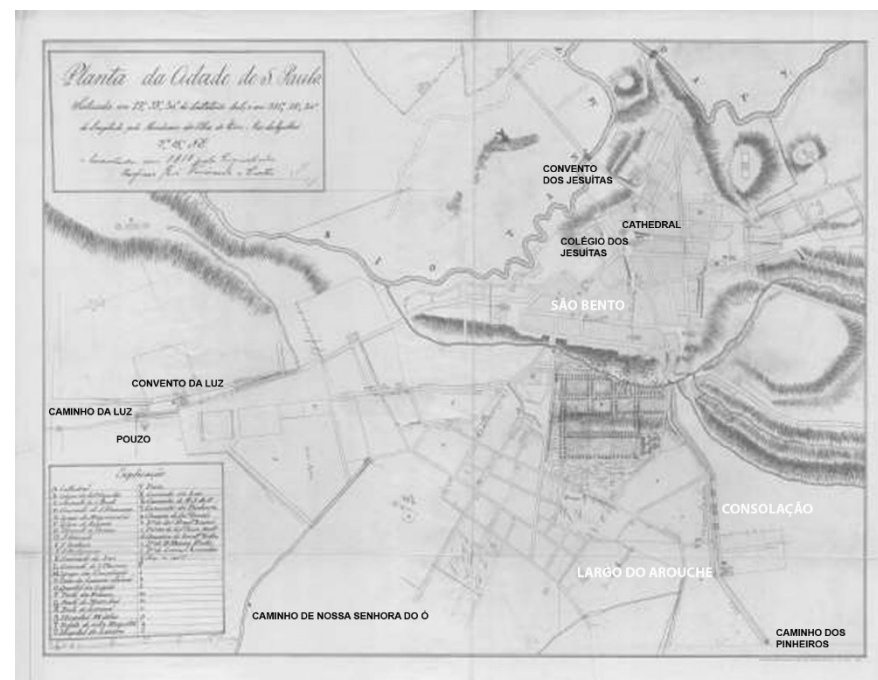
Em relação à América Espanhola, terminada a guerra de Reconquista, a descoberta do novo território além do Atlântico, representa um momento em que a Espanha detinha conforme descrito por FURTADO (1969: 28), uma grande disponibilidade de indivíduos dispostos a lançar-se em aventuras guerreiras que proporcionassem boas recompensas, da mesma forma que a guerra contra os mouros havia atraído de várias regiões da Europa indivíduos com espírito de aventura.

Ao considerarmos o contexto da América Portuguesa, este apresenta um quadro distinto ao representado pela América Espanhola. A coroa portuguesa, não contando com o mesmo excedente populacional disposto a se aventurar nas terras recém descobertas, e não tendo encontrado meios de utilizar a mão-de-obra indígena de forma satisfatória, ao aplicar a prática econômica baseada na agricultura de exportação, vê como solução a utilização do “fluxo migratório de origem africana, o qual viria a constituir a base da mão-de-obra da economia de agricultura tropical organizada desde a primeira metade do século XVI na região nordestina do Brasil” (FURTADO, 1969: 29), implementando assim a mão-de-obra escrava negra em meio às tentativas de domínio e colonização do território.

Figura 1-19 Planta da Cidade de S. Paulo, 1810.

Levantamento inicial de 1807 realizado por Rufino Felizardo e Costa e acréscimos posteriores realizados a lápis pelo mesmo engenheiro. Intervenções com os nomes das localidades feitas pela autora.

Fonte: MUSEU PAULISTA.



Este quadro começa a ser alterado com a descoberta de ouro de aluvião e pedras preciosas no século XVIII, impulsionando um fluxo migratório de Portugal para o Brasil, modificando o quadro étnico da colônia. Na análise de FURTADO (1969: 29), até então a população estava concentrada na região situada entre a Bahia e o Maranhão, de agricultura tropical, sendo o contingente africano majoritário. A economia mineira, que na América espanhola provocou o despovoamento de certas regiões, teve no Brasil efeito contrário, caracterizada pela cata de aluviões, o ouro brasileiro abriu possibilidade ao pequeno empresário. Na América espanhola, ao contrário do quadro delineado pela América portuguesa, em meio a mineração observa-se a atuação de grandes empresários internacionais, que vão dominar a extração e providenciar a infraestrutura necessária para o desenvolvimento da atividade, sendo marcante a utilização da mão-de-obra indígena.

O rápido crescimento da população latino-americana é fenômeno relativamente recente. Admite-se, hoje em dia, embora os dados de base ainda estejam à espera de análises mais sistemáticas, que a população da América espanhola era, na época da independência, inferior à da época da descoberta. Tende a prevalecer o ponto de vista de que o conjunto da população das áreas ocupadas pelos espanhóis não seriam inferiores, no momento da conquista, a 50 milhões de pessoas. (FURTADO, 1969: 23)

Em relação ao processo de estruturação urbana relativos à América Portuguesa, HOLANDA (1995: 73) descreve que “toda a estrutura da sociedade colonial teve sua base fora dos meios urbanos”. É preciso considerar esse fato para se compreender exatamente as condições que, por via direta ou indireta, nos governaram até muito depois de

proclamada nossa independência política e cujos reflexos não se apagaram até nossos dias.

Alterações a esse padrão seriam marcantes ao longo da transição dos séculos XIX para o século XX tendo como resultado entre outras características a implementação do sistema ferroviário de transportes, que a partir de seu impulso modernizador e potencial de articulação territorial, permitiria a inserção em ampla escala de ideais modernos de urbanização e desenvolvimento econômico, em meio aos “sertões”.

1.3.1 O fortalecimento de caminhos e a articulação do eixo central do Brasil

Ao considerarmos a atual hegemonia traçada pelo Estado de São Paulo, merece destacar que este movimento teria seu ponto de partida concentrado entre as décadas de 1630-1640, tendo seu início a partir do Estado do Rio de Janeiro, envolto em um movimento que rumava em direção ao Estado de São Paulo em busca de novas áreas de cultivo do café, embrenhado por meio do Vale do Paraíba³⁵, tendo como consequência, a formação dos povoados de Taubaté e de Guaratinguetá.

De acordo com MATOS (1974: 24), as condições do povoamento, se fizeram de maneira reduzida ao longo dos dois primeiros séculos após o descobrimento. Entre 1640 e 1689, antes mesmo da transferência da capital da colônia de Salvador para o Rio de Janeiro (ocorrido apenas em 1763), nota-se a sensível expansão do povoamento em algumas áreas do território paulista, entre as quais, notadamente a região do Vale do Paraíba, seguida pela zona mais centralizada em direção ao chamado Caminho de Goiás e os Campos do Sul, onde se formaria o núcleo de Sorocaba (BRUNO, s.d: 53).

A ocupação do Vale do Paraíba se traduziu na formação, em 1645-1646, dos povoados de Taubaté e de Guaratinguetá, o

³⁵ Nomenclatura dada à região socioeconômica em torno do território de divisa entre os Estados de São Paulo e Rio de Janeiro. Sua nomenclatura ocorre em função do Rio Paraíba do Sul que percorre esta região. Sua importância histórica ocorre em função da expansão

do cultivo do café do Rio de Janeiro e consequente expansão ferroviária rumo ao Estado de São Paulo e Minas Gerais, que também possui divisas com esta região.

primeiro feito vila no mesmo ano e o segundo em 1656 e no estabelecimento da povoação de Jacareí em 1652, vila no ano seguinte. A expansão de moradores pelas áreas centralizadas pelo Caminho de Goiás, a partir de Jundiá (vila em 1655) se esgalhou para leste, resultando na formação dos núcleos de Atibaia (1655) e de Nazaré (1676) e para o norte, onde emergiram os núcleos de Moji-Mirim e de Moji-Guaçu. Em direção aos campos do oeste e do sul se assinalou pela fundação, em 1646, de Sorocaba (vila em 1661) e ainda em meados do século pelo estabelecimento dos núcleos de Cutia e de São Roque. (BRUNO, s.d: 53)

A economia da colônia tinha suas bases na cultura de cana (que havia encontrado maior desenvolvimento na região nordeste) e busca pela extração do ouro na porção central do território (atuais Estados de Mato Grosso e Minas Gerais). Desta forma, em decorrência da descoberta do ouro (sobreposta a decadência dos engenhos), força a reestruturação econômica da colônia para a porção central do país, fortalecendo cada vez mais os caminhos abertos em meio ao Vale do Paraíba, na divisa entre os atuais Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas Gerais.

A transferência da corte portuguesa para o Brasil em 1808, e o espraiamento das fazendas de café, em meios aos territórios situados

além do Estado do Rio de Janeiro, garantiriam a maior dinamização do Vale do Paraíba.

Avançando este processo para o século XIX, momento em que a alteração deste cenário passa a ser significativa³⁶, MONBEIG (1984), destaca que a partir do Vale do Paraíba, a Franja Pioneira³⁷ poderia seguir por meio do Caminho de Goiás³⁸, ou bifurcar-se para a porção leste do Estado de São Paulo em meio ao interior paulista (com destaque para o município de Jundiá), ou a norte (em meio as povoações de Campinas e Rio Claro), aonde fora inicialmente fixado o plantio do café. Com o esgotamento destas áreas, a Franja Pioneira, seguiria rumo ao sul (com destaque para a cidade de Sorocaba)³⁹, a partir daí, a nova região desbravada seria representada pelo Oeste do Estado (com destaque inicial para Ribeirão Preto).

Nesta nova região, as estradas eram precárias e a utilização fluvial quando existente era restrita à pequenos trechos navegáveis, sendo em muitos casos restrita à uma infinidade de acordos. Desta forma, o avanço da Frente Pioneira, situado cada vez mais distante do Rio de Janeiro, evidencia a necessidade de articulação de novas formas de comunicação, que colocavam cada vez mais em evidência o porto de Santos, no Estado de São Paulo, cujo posicionamento se mostrava mais eficaz ao deslocamento econômico que se delineava.

³⁶ Esse avanço cronológico é aqui representado em função do início do desenvolvimento ferroviário brasileiro, que seria responsável pelo efetivo “desbravamento” do território brasileiro. Uma verdadeira revolução uma vez que até então, a precária consolidação de caminhos dificultava o avanço do território. As ferrovias despertariam então a disseminação de um novo ideal.

³⁷ A expressão Frente Pioneira é utilizada por autores como MONBEIG (1984) para a identificação da cidade em que se encontra estagnada o avanço da “Franja Pioneira”. Com o desenvolvimento ferroviário no Brasil, e em especial em meio ao Estado de São Paulo, esta expressão será utilizada também para a descrição do ponto limite do avanço dos trilhos de determinada companhia. Este processo é comandado pela Franja Pioneira, que em seu processo de desbravamento do território paulista iniciado a partir do Estado do Rio de Janeiro, mais precisamente do Vale do Paraíba.

³⁸ Caminho de Goiás: Nomenclatura utilizada por HOLANDA (1995), para identificação da rota que a partir do Vale do Paraíba seguiria em direção ao território de São Paulo, Minas Gerais e Goiás, áreas estratégicas em função da existência de minerais preciosos e posteriormente vinculada ao desenvolvimento da atividade pecuária. No século XVII, também fora aberto o “Caminho do Sul”, trecho responsável pela ligação dos Campos de Curitiba às demais áreas extremas da América Portuguesa. Este percurso adquire grande importância ao desenvolvimento da cidade de Sorocaba, uma vez que a movimentação de tropas vindas da região sul do país era intensa. Neste sentido cria-se na cidade de Sorocaba uma importante área de pousos de tropas e invernações para o descanso do gado e muare, para a posterior comercialização em São Paulo.

³⁹ Regiões que já apresentavam expressividade em meio a articulação dos ciclos da cana, algodão e muare.

Para PRADO JR. (1976: 204) também merece destaque o processo de ocupação da porção centro-sul do Brasil, narrando a progressiva ocupação do “grande vácuo deixado entre os núcleos povoados de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso, e aqueles, de origem espanhola, fixados ao longo dos Rios Paraguai e Paraná (hoje compreendidos na República do Paraguai)”. O autor reforça ainda, que “este miolo de territórios desertos compreendidos dentro dos limites ainda teóricos do Brasil, começa a ser povoado (..) por fazendas de gado” ao longo do século XIX.

Tendo sido pouco significativo e duradouro o ciclo do ouro impulsionaria a continuidade aos processos de interiorização. PRADO JR. (1976: 204) destaca que na sua marcha para sudoeste, os mineiros ocupariam primeiro o chamado Triângulo Mineiro, o território situado no ângulo formado pela confluência dos rios Parnaíba e Grande, tendo destaque a conformação onde atualmente se encontra Uberaba, deste ponto, o avanço do povoamento seguiria para a região que forma o sul da província⁴⁰. Neste processo, a região mais ao norte das minas de ouro decaía para sempre, em sua análise, PRADO Jr., destaca o início da decadência de Cuiabá (antigo centro minerador decadente) e o despontar de Corumbá, mais ao sul.

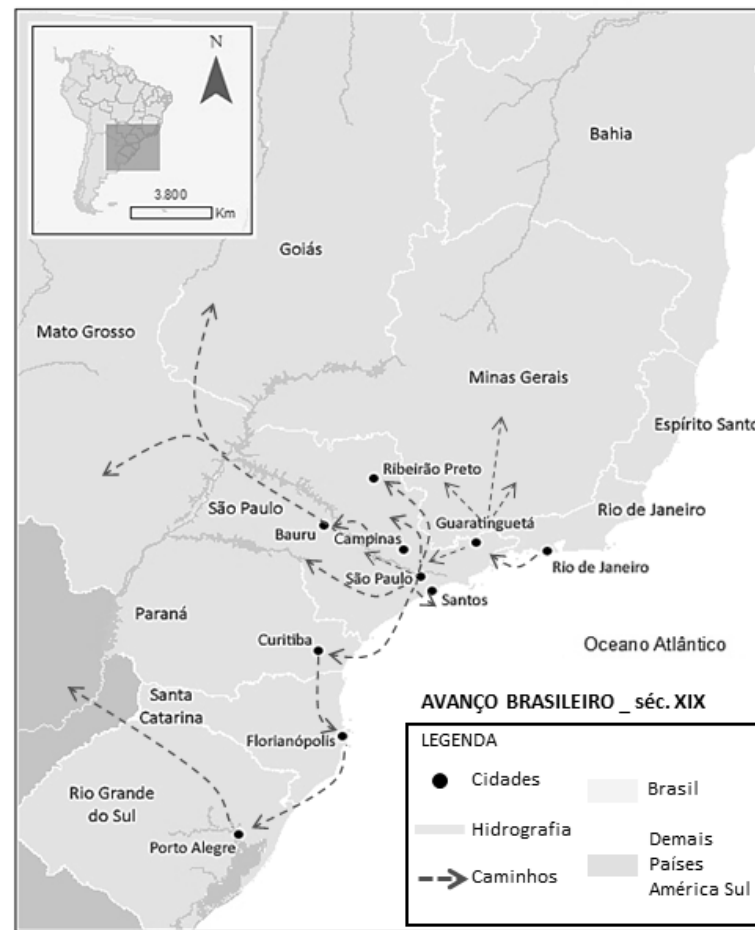


Figura 1-20 Rotas do Avanço Brasileiro _ séc. XIX.

Identificação das principais rotas dedicadas ao avanço territorial e comercialização de produtos no Brasil, atuante sobretudo até o século XIX, momento em que as ferrovias iriam auxiliar na expansão das fronteiras e circulação de mercadorias.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em pesquisas.

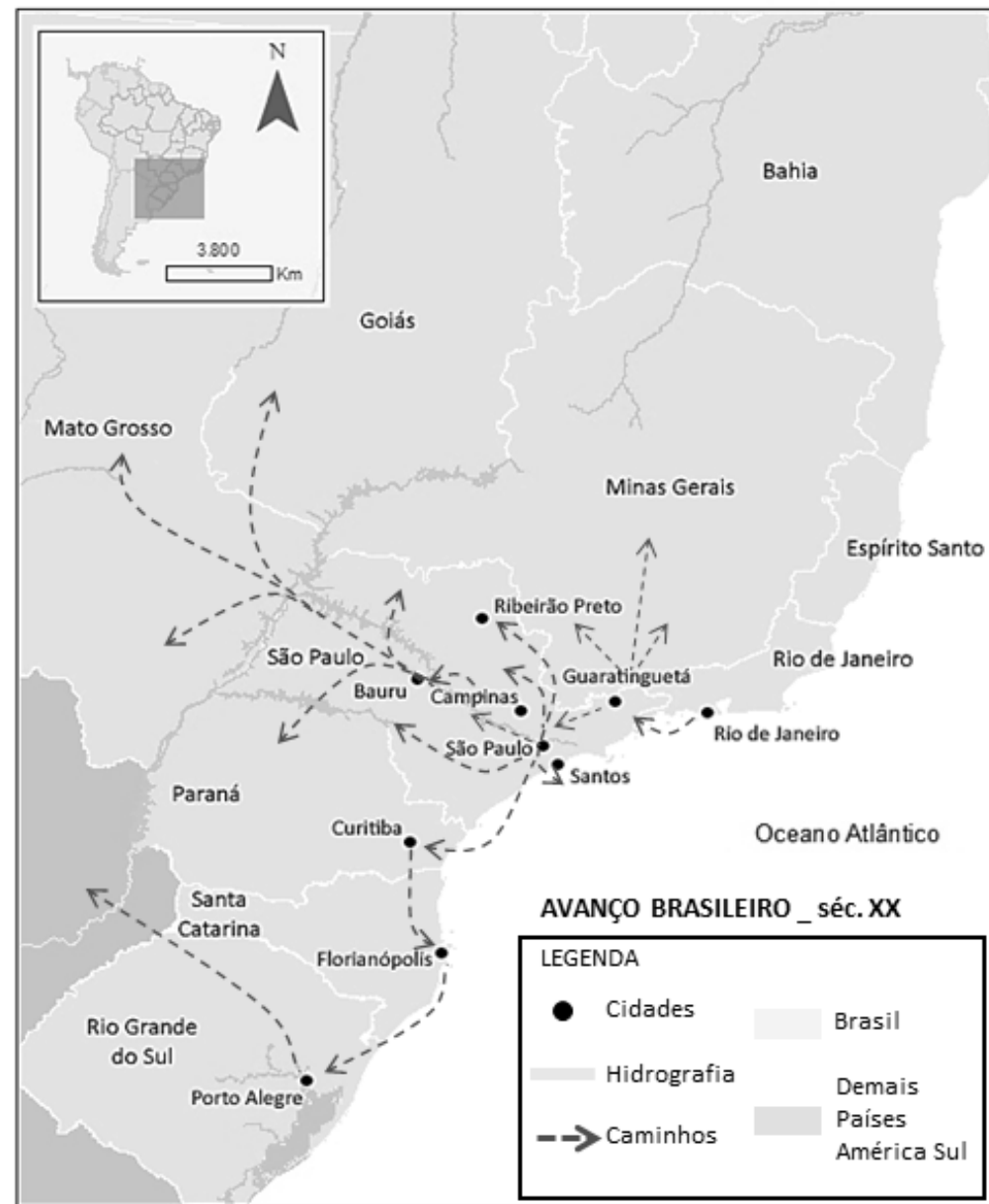


Figura 1-21 Rotas do Avanço Brasileiro _ séc. XX.

Identificação das principais rotas dedicadas ao avanço territorial e comercialização de produtos no Brasil, atuante sobretudo até o século XX, momento em que as ferrovias iriam auxiliar na expansão das fronteiras e circulação de mercadorias.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em pesquisas.

Com o fim da Guerra do Paraguai em 1870, ainda durante o Império, foram reafirmadas as necessidades em torno do povoamento e o domínio do território brasileiro. Desta forma, estratégias e projetos em torno de ferrovias e hidrovias previam a comunicação entre o Estado do Mato Grosso, sobretudo nas regiões limítrofes entre países como Paraguai e Bolívia, e o litoral brasileiro.

Centro das atenções, o Estado do Mato Grosso, se transforma em um ambiente estratégico e de especulação à expansão do desenvolvimento ferroviário. O fim da Guerra do Paraguai em 1870 reafirma as necessidades em busca do povoamento e o domínio do território brasileiro. Desta forma, “estratégias” e projetos em torno de ferrovias e hidrovias previam a comunicação entre o Estado do Mato Grosso (divisa entre países como Paraguai e Bolívia) ao litoral brasileiro.

Em seus relatos, ALVES (1984: 65) ressalta que “as elaborações geopolíticas (...), têm procurado minimizar e desfigurar esse conflito econômico [entre empresas situadas nos dois polos antes citados], reduzindo-o às suas dimensões nacionais⁴¹”, onde o imperialismo resulta mesmo que de forma velada.

Neste contexto, ALVES (1984: 65) ainda destaca que resta ao “capital, no seu movimento, importa somente reduzir os custos de produção e de transporte de mercadorias, visando a consecução de maiores taxas de lucro”. Nesse sentido, ressalta que “no caso mato-grossense o barateamento dos transportes, propiciado pela via férrea” (no caso a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil), “determinou o deslocamento da hegemonia econômica platina para o eixo São Paulo-Santos. (...) Somente uma maior taxa de lucro o levou a privilegiar a solução nacional.”

(...) tanto sobre a NOB como sobre as tentativas anteriores de ligação ferroviária entre Mato Grosso e o litoral brasileiro, uma

⁴¹ Nesse raciocínio, o autor cita ainda: “tal é, por exemplo, o sentido de um tipo de interpretação que confere à construção da Noroeste objetivos estratégicos, de integração

palavra tem presença sempre garantida: é o adjetivo “estratégico”, significando que o objetivo a ser alcançado com essa ligação seria na síntese de um clássico, permitir ao governo central “levar mais facilmente a sua ação política e militar até as fronteiras meridionais e ocidentais do país”. (AZEVEDO, s.d: 89, apud: QUEIROZ, 1997: 24).

Buscando auxílio externo foram promovidos vários planos, fornecendo inúmeros benefícios para os interessados em promover investimentos no país, que em geral eram idealizados a partir da *concessão*, da *garantia de juros*, do *privilegio da região* e dos *direitos de resgate e inspeção*. Em geral apresentavam maiores vantagens às empresas e investidores, porém mostravam também importância ao Brasil mesmo que de forma indireta, uma vez que o país não possuía recursos para a dispersão de toda a infraestrutura necessária ao seu território.

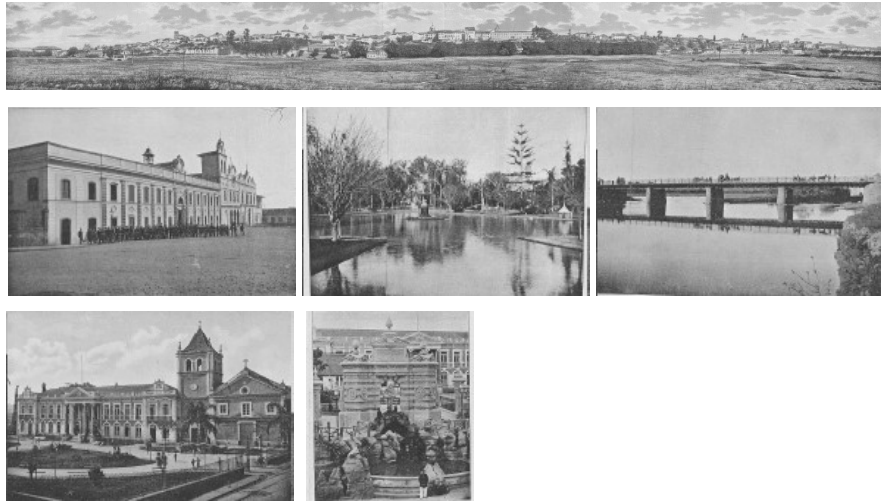
O Brasil encerra o século XIX, ainda marcado pela baixa articulação de centralidades “urbanas” em meio à porção central de seu território. Destaque deve ser feito às cidades litorâneas e demais capitais de províncias de destaque no contexto econômico de então, onde a função urbana se fazia presente de uma forma mais característica.

L'empire comprennent vingt provinces, et, en outre, le municipe de la capitale de l'empire neutre qui est administré par le gouvernement central. Chaque province est administrée par un président nommé par le gouvernement central. (...) Les provinces sont subdivisées en municipes administrés par un conseil municipal (camara municipal), sous la présidence d'un de ses membres, qui sont tous électifs. La siège du municipe est une cité (cidade) ou une ville (vila) (...). En 1887 (janv.) il y avait au Brésil 910 municipes, dont 258 cités et 652 villes. (...) Le Brésil rencontre des difficultés particulières d'administration à cause de l'éloignement des localités, du manque de voies de communication, de l'inégalité des

nacional”, fazendo referência ao trecho da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que em suas estratégias comunicaria o centro do Brasil com o Oceano Atlântico.

*provinces sous le double rapport du territoire et de la population, (...).*⁴² (LEVASSEUR, 1889: 38)

Figura 1-22 São Paulo, às vésperas da Proclamação da República.



Fonte: LEVASSEUR (1889: 10)

Figura 1-23 Brasil, 1889.

Mapa do Brasil e sua inserção ao contexto sul-americano, com representação às vésperas da Proclamação da República. Destaque para a hidrografia e o relevo sul-americanos, em acréscimo à identificação de localidades de destaque e algumas rotas estratégicas. A obra de LEVASSEUR, descreve o progresso brasileiro em meio à exposição de Paris 1889.

Fonte: LEVASSEUR (1889: 10)



administrativas particulares devido ao afastamento das localidades, à falta de canais de comunicação, à desigualdade das províncias em termos de território e de população (...). Não há censos populacionais periódicos. O único que existe foi feito em 1872, (...). (Tradução própria).

⁴² O império compreende vinte províncias e sua capital neutra que é administrada pelo governo central. Cada província é administrada por um presidente nomeado pelo governo central. (...) As províncias são subdivididas em municípios administrados por um conselho municipal (câmara municipal), presidido por um de seus membros, todos eletivos. A sede do município é uma cidade (cidade) ou uma vila (vila) (...). Em 1887 (janeiro) havia 910 municípios no Brasil, sendo 258 cidades e 652 vilas. (...) O Brasil encontra dificuldades

1.4. A conformação dos Estados Nacionais

A primeira metade do século XIX está marcada, na América Latina, pelas lutas de independência e pelo processo de formação dos estados nacionais. Nas colônias espanholas o movimento independentista irradiou-se de três polos: Caracas, Buenos Aires e México. Os dois primeiros eram as regiões que mais rápido desenvolvimento haviam tido no século XVIII, (...). A independência, nessas regiões, deveria permitir a ascensão de uma burguesia mercantil, de ideias liberais, progressistas, no sentido deseuropeizante, mas prisioneira da ideologia do *laissez-faire*. (FURTADO, 1969: 44)

Quando relacionado ao contexto da América Espanhola, o processo de estruturação dos Estados Nacionais ocorre de forma acidentada, uma vez que as burguesias que lideraram ou apoiaram os movimentos de independência, como o ocorrido em Buenos Aires e em Caracas, não estavam em condições de organizar sistemas de poder capazes de substituir a antiga Metrópole, em meio ao declínio do sistema de *encomiendae* e o enfraquecimento das antigas regiões mineradoras onde a evolução geral vinha se fazendo no sentido da autonomização regional, decorrência do debilitamento dos antigos polos de crescimento. Na ausência de vínculos econômicos mais significativos, o localismo político tendia a prevalecer (FURTADO, 1969: 45).

No Norte, onde o polo mineiro se mantivera mais vigoroso, e onde preexistia à conquista espanhola uma tradição de centralismo administrativo, conservou-se a unidade política que fora a Nova Espanha. No Sul, as capitânicas de Venezuela e Chile transformaram-se em unidades políticas independentes, a Nova Granada dividiu-se em Colômbia e Equador e o recém-criado Vice-Reinado do Rio da Prata desarticulou-se dando

origem à Argentina, ao Uruguai, ao Paraguai e à Bolívia. (FURTADO, 1969: 45)

Ao analisar o período de rompimento com as colônias europeias, POMER (1981) ressalta a maior existência de movimentos de fragmentação que de integração em meio à nascente estruturação dos países da América do Sul, ao longo da maior parte do século XIX. Diversos eram os conflitos que colocavam em lados opostos as elites das potências emergentes locais (Paraguai, Brasil, Argentina) em função das disputas pela hegemonia regional. Estes conflitos e lutas separatistas regionais, tiveram seu início por volta de 1810, tendo sua continuidade mesmo após a Proclamação da Independência de países como Paraguai (1811), da Argentina (1816), do Chile (1818), do Brasil (1822), do Peru (1824) e da Bolívia (1825)⁴³.

(...) essa forma tradicional de desenvolvimento construída durante o período colonial, e que foi ampliada após a Revolução Industrial, contribuiria para consolidar a fragmentação regional. (...) Diversos eram os conflitos que colocavam em lados opostos as elites das potências emergentes locais (Paraguai, Brasil, Argentina) em função das disputas pela hegemonia regional. Os conflitos e as lutas separatistas regionais, iniciadas por volta de 1810(...). O Brasil manteve a unidade territorial até a Guerra da Cisplatina, quando ocorreu a independência da Banda Oriental, atual Uruguai, em 1825. (POMER: 1981, apud: NUNES, 2011: 48)

Nas palavras de FURTADO (1969: 45-46) rompidos os vínculos com a Metrópole, por toda parte o poder tendeu a deslocar-se para a classe de senhores da terra. Neste processo, a estruturação dos novos Estados teve sua estruturação condicionada pela inexistência de interdependência real entre os senhores da terra, que unidos entre si

⁴³ O Chile demonstra uma espécie de exceção a esta regra, uma vez que se coloca como uma capitania autônoma desde a época colonial, singulariza-se como uma “região agropecuária articulada com o polo peruano. Nenhum outro país latino-americano da zona do Pacífico dispunha de iguais potencialidades agrícolas, e de uma tradição de exportação

nesse setor. Por outro lado, dadas as condições de transporte da época, nenhum país atlântico, latino-americano ou não, podia com ele concorrer.

determinariam a um representante a luta pelo poder. Por outra frente, a ação da chamada burguesia urbana seria responsável pela manutenção dos contatos com o exterior, explorando todas as possibilidades de incrementação das trocas externas, cujos vínculos eram articulados com o setor rural, que a cada nova possibilidade de exportação, consolidava-se criando condições para a estruturação de um efetivo sistema de poder.

Nos países em que a economia mineira era predominante, como o México, Peru e a Bolívia, o controle dessa atividade era suficiente para definir o poder estatal. Os vínculos deste com grande parte da população, organizada nos grandes domínios rurais, eram praticamente inexistentes. Contudo, nenhum senhor regional dispunha de meios para desafiar a autoridade do Estado, cujo controle constituía o principal objetivo das lutas políticas. Nas regiões de economia agrícola, a consolidação do poder estatal esteve na dependência da abertura de linhas de exportação que, favorecendo uma região, permitia a esta sobrepor-se às demais. (...) Na Argentina a posição privilegiada do porto de Buenos Aires permitiu à região do litoral, após prolongadas guerras civis, impor-se como centro de um sistema nacional de poder. (FURTADO, 1969: 46)

O isolamento em que se encontraram as colônias da Metrópole espanhola, em reflexo das circunstâncias da política europeia, abriu caminho para as guerras de independência, que influenciadas pela burguesia local se ligavam cada vez mais aos interesses ingleses, sobretudo em meio as áreas beneficiárias de um comércio mais diversificado, prendendo cada vez mais as nascentes nações ao domínio inglês ou a outra nação soberana europeia e até mesmo o surgimento dos Estados Unidos pouco tempo depois.

Essa situação, que requeria aumento das exportações, induziu as burguesias locais a voltarem-se para o interior, na busca de produtos exportáveis, e para o exterior, na procura de

mercados potenciais. (...) A Revolução Industrial, nessa primeira fase, apresentou duas características que se refletiram negativamente nos países latino-americanos. A primeira era sua concentração na Inglaterra, país possuidor de colônias capacitadas para supri-lo de produtos primários, particularmente os tropicais. A segunda era sua concentração na indústria têxtil algodoeira, cuja matéria-prima pôde ser produzida em larga escala nos Estados Unidos, à base de mão-de-obra escrava e a uma distância muito menor, numa época em que os transportes marítimos eram precários. (FURTADO, 1969: 47-48)

Os países latino-americanos enfrentaram dificuldades para abrir linhas de comércio nos três ou quatro decênios que se seguiram às guerras de independência, sendo exceção, as regiões marcadas pela exploração de metais preciosos, nenhum outro produto encontrou condições favoráveis de mercado (FURTADO, 1969: 48). Neste período, a abertura de mercados em caminho inverso também era limitada, forçando os grupos urbanos responsáveis pela liderança das lutas de independência, enfraquecendo sua articulação interna de poder. A dificuldade em se promover a comunicação entre diferentes localidades seria uma questão que perduraria por um longo período.

1.5. O Século XIX e as transições do cenário sul-americano

A calma sentida em meio as possessões ibéricas, seria abalada na segunda metade do século XVIII, onde o antigo sistema de *pacto colonial* baseado no “exclusivismo do comércio das colônias para as respectivas metrópoles, entra em declínio” (PRADO Jr., 1976: 123). Nas palavras de FURTADO (1969: 42), “a desorganização dos impérios espanhol e português, na época das guerras napoleônicas, constitui o ato final do complexo processo histórico que se estende por todo o século XVIII e se liga diretamente às transformações econômicas e políticas ocorridas na Europa”. Deste processo, diferentes comportamentos foram

apresentados pelos dirigentes das Américas Espanhola e Portuguesa, cujas estratégias seriam sentidas em meio a reestruturação do antigo cenário colonial, responsáveis por boa parte dos movimentos que hoje configuram o cenário geopolítico sul-americano.

Tendo em vista que o desenvolvimento da atividade mineradora e de instauração da *encomienda* iniciam o drástico processo de estratificação econômica e social na América Espanhola, devemos ter em mente também, que a ruptura do sistema colonial em fins do século XVIII acirraria ainda mais este processo, indo em acréscimo ao impulso das ideias liberais que se irradiavam da Inglaterra e da França (HOBSBAWN, 2019), principalmente em meio as regiões de desenvolvimento agrícola para a exportação, como a Venezuela, ou de intensa atividade comercial, como Buenos Aires (FURTADO, 1969: 42). Neste processo, as ideias da revolução francesa e da constituição estadunidense encontraram um clima favorável para sua difusão na América do Sul, porque na América do Sul já existia, ainda que embrionariamente, uma burguesia que, diante de suas necessidades e interesses econômicos, podia e devia ser contagiada pelo humor revolucionário da burguesia europeia⁴⁴ (MARIÁTEGUI, 2008: 36).

Nas palavras de REYES (2009: 168), os movimentos de independência na América Latina não foram comandados pela massa indígena. Os líderes foram os chamados *Crioulos* (descendentes de espanhóis nascidos na América) que não pensavam em criar uma sociedade indígena e igualitária. Desta forma, CHASTEEN (2001: 93) afirma que este processo não cancelou o colonialismo nas nações latino-americanas. Pelo contrário, tornou-as pós-coloniais: agora se autogovernando, mas ainda moldadas pela herança colonial, pautada pela hegemonia do latifúndio, onde as ações de modernização praticadas ao longo do século XIX

revelam a manutenção do prestígio social, poder e riqueza das antigas elites coloniais.

Neste sistema, a estruturação da grande propriedade de terra é vista como uma verdadeira empresa operacional, feita de acordo com as necessidades do mercado e não pelos anseios da população, desta forma a articulação de toda a estrutura necessária para a inserção destas atividades ao nascente contexto capitalista, busca apenas o suprimento das necessidades do mercado. A noção de progresso implantada em boa parte das recém-criadas nações latino-americanas, exclui a conformação social e urbana, criando lacunas, responsáveis pela futura cisão de boa parte dos sistemas de otimização da circulação da produção agrícola ou extrativista da grande propriedade.

Entre as nações em busca de sua independência no contexto sul-americano, CHOQUE (2006: 136) ao exemplificar o processo de independência boliviano, afirma ter sido este, um processo que mesmo sendo comandado pela elite *criolla*, buscou inicialmente assegurar a independência da Espanha, para apenas em seu segundo momento, se preocupar com os índios, buscando desta maneira amenizar as revoltas indígenas (que em grande parte do contexto hispano-americano representava a maior parte da população).

REYES (2009:169) ainda ressalta que os processos de independência na América Latina tiveram a participação inequívoca da Inglaterra, berço do capitalismo liberal, reconhecendo e financiando as repúblicas nascentes que imediatamente passaram a desempenhar seu papel na clássica Divisão Internacional do Trabalho, como fornecedores de produtos primários e receptores de produtos manufaturados.

Em um período semelhante ao contexto Espanhol, Portugal observa o avanço das pressões napoleônicas e o enfraquecimento de suas relações com sua colônia na América. Em relação à Portugal, a aproximação da

⁴⁴ No Brasil esse processo é tardio, em função da maior intervenção portuguesa, que consegue postergar o processo de independência. Em relação ao empoderamento burguês aliado ao processo de modernização das bases políticas, econômicas e estruturais teriam

maior força com o crescente avanço da economia cafeeira, que revelaria o Estado de São Paulo como importante referência ao país.

Inglaterra culmina com a transferência da corte portuguesa para o Brasil em 1808, postergando o processo de independência (já identificado nas colônias espanholas) até 1822, sendo finalizado apenas em 1889 com a Proclamação da República.

As novas condições criadas pelo avanço da Revolução Industrial na Inglaterra e pelo controle progressivo que este país pôde exercer sobre transportes marítimos, teriam como resultado, uma política de portos abertos ativa em todo o continente americano, política essa incompatível com o tipo de relações que prevaleciam entre a Espanha e suas colônias. A vastidão destas e a incapacidade da Metrópole para supri-las de produtos manufaturados, exigiriam necessariamente modificações profundas na estrutura de um império organizado em torno à exploração de metais preciosos, três séculos antes. (FURTADO, 1969: 43)

Tendo em consideração os impactos destas transições políticas e econômicas, vistas em meio ao embrionário contexto de mundialização econômica, tais acontecimentos seriam o ponto de partida para o surgimento do capitalismo industrial (ainda que em seus moldes embrionários), substituindo o então decadente sistema capitalista comercial do período das grandes navegações. Lembrado que para MARX (1984, livro 3, vol. 5: 361), o capital mercantil se divide em duas formas ou variedades – capital comercial e capital financeiro.

Considerando todo o capital da sociedade, vemos parte dele constituída de mercadorias lançadas ao mercado para converter-se em dinheiro, e parte que está no mercado configurada em dinheiro, para converter-se em mercadoria. Está ele sempre em via de transformar-se, de efetuar essa mera mudança de forma. Quando essa função do capital que está no processo de circulação adquire autonomia como função particular de um capital particular, tornando-se, em virtude da divisão do trabalho, função própria de determinada categoria de capitalistas, converte-se o capital-mercadoria em capital comercial. (MARX, 1984, livro 3, vol. 5: 361)

Neste processo, a Indústria, ainda em meio a estruturação de suas bases tecnológicas e produtivas, após a primeira Revolução Industrial, surge em substituição ao capitalismo comercial atuante até o século XVII, sendo responsável pelo processo de transição das nações hegemônicas, refletidos em novos padrões de desenvolvimento econômico e *status* social, diretamente refletidos na estrutura urbana.

As transações mercantis oriundas com a prática colonial desenvolvida pelas metrópoles europeias desempenharam, evidentemente, papel fundamental durante todo o período colonial, um processo acompanhado também pela prática do contrabando, cuja articulação foi marcante até o século XVIII. Desta forma, a ação aplicada pela hegemonia europeia até princípios do século XIX caracteriza-se pelo desenvolvimento do “capitalismo comercial e financeiro”, cujas inversões orientavam-se principalmente para os setores em que as economias locais não apresentavam condições de desenvolvimento.

Com a inserção do sistema de divisão internacional do trabalho na região ao longo da segunda metade do século XIX, mais uma vez as características sociais e políticas latino-americanas são ignoradas, impulsionada pelos reflexos da Revolução Industrial, neste momento, “o processo de colonização traduzia-se pela criação de uma cadeia de núcleos urbanos de dimensões e significação variáveis, os quais constituíam a estrutura básica do poder político e a organização administrativa, que nas palavras de FURTADO (1975: 91-92), resultariam em um sistema econômico altamente descentralizado, sob a direção de uma classe com prerrogativas senhoriais.

2.

Intervenções na América do Sul

No primeiro capítulo observamos o processo de articulação do domínio português e espanhol em meio às novas possessões na América. De um modo em geral, os primeiros 300 anos de vida das Américas espanhola e portuguesa foram marcados pela subordinação às metrópoles. Seria apenas com os maiores avanços na navegação marítima, o despontar dos conflitos pela independência, o maior desenvolvimento do comércio e do capitalismo, que novos atores e investimentos se fariam marcantes nas américas, alterando em alguns aspectos o cenário colonial.

Com a ascensão de Napoleão Bonaparte, toda a hegemonia inglesa consolidada ao longo do desenrolar do período mercantil é posta em perigo. Deste processo, a Inglaterra garantiria a proteção à Portugal, ao passo que a França avançava sua articulação hegemônica em relação à Espanha.

Entre as tentativas de sufocamento da hegemonia britânica no contexto europeu, Napoleão Bonaparte implementa o Bloqueio Continental em 1806, fechando todos os portos da Europa ao comércio inglês, o que forçaria as coroas Ibéricas detentoras de um frágil exército, a buscar novas maneiras de defesa.

De um lado, a Espanha temendo perdas territoriais se aliava à Napoleão, facilitando que as tropas francesas se aproximassem do território português. Do outro lado, a Inglaterra temendo a vitória francesa, oferecia apoio à Portugal. Ao passo que as colônias espanholas na América iniciavam seu processo de independência, o Brasil abria seus portos para o comércio inglês (1810) e preparava o caminho para a transferência da corte portuguesa para a cidade do Rio de Janeiro.

*L'Angleterre et la France ne sont pas rivales seulement sur le continent, mais étendent aussi cette rivalité à l'Amérique Latine, où elles se disputent âprement les marchés. Le Portugal et l'Espagne, dépourvus déjà de moyens, occupèrent un rôle secondaire en face de leurs ex colonies.*⁴⁵ (EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 148. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

Deste processo, a corte Portuguesa, sob a proteção do esquadrão britânico, se refugia no Brasil, rompendo desta maneira o bloqueio francês e proporcionando ao Brasil a abertura de seus portos às “nações amigas”. Em situação oposta, a Espanha buscava a França como aliada.

⁴⁵ Inglaterra e França não são apenas rivais no continente, mas também estendem essa rivalidade à América Latina, onde competem acirradamente pelos mercados. Portugal e Espanha, já privados de recursos, desempenharam um papel secundário frente às suas ex-colônias. (Tradução própria).

De acordo com EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, (1990: 150. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990) « *bien qu'elle ait concédé des privilèges économiques à l'Angleterre comme l'approvisionnement d'esclaves (asiento), elle permit à la France d'avoir l'usufruit de l'économie coloniale sud-américaine, en tolérant la présence des commerçants français.*⁴⁶ »

Para os franceses essa cooperação era valiosa, pois permitiria o acesso de seus fabricantes, comerciantes e financiadores ao império espanhol. Os espanhóis aspiravam a uma cooperação que gerasse o florescimento de uma Espanha independente e respeitada; os franceses por seu lado, acreditavam que a assistência porventura prestada à Espanha afastaria a Inglaterra e permitiria a obtenção das colônias e da metrópole, de prata e matérias-primas para indústria e de consumidores para seus produtos (STANLEY; STEIN, 1997, apud: EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 150. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

Este acordo seria rompido logo após a Revolução Francesa, momento em que a instabilidade política da França intimida a monarquia espanhola. « *En 1808, les forces napoléoniennes arrivèrent en Espagne. La politique napoléonienne touchait seulement indirectement l'Amérique Ibérique. La grande préoccupation de Napoléon était sans doute l'Europe elle-même. Il prétendait ainsi établir une hégémonie française, objective qui, toutefois, ne pouvait être atteint qu'après avoir*

⁴⁶ Embora tenha concedido privilégios econômicos à Inglaterra como o fornecimento de escravos, permitiu à França usufruir da economia colonial sul-americana, tolerando a presença de comerciantes franceses. (Tradução própria).

*vaincu l'Angleterre.*⁴⁷» (EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 150. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

*(...) en 1808, avec Bonaparte en Espagne, l'objectif de la France est le maintien de l'attachement des colonies espagnoles à Madrid. La France soutient Buenos Aires dans sa défense contre les Anglais et, comme ceux-ci s'éloignent, elle favorise le commerce français dans la région. Entre-temps, les colonies ayant, en 1809, refusé de reconnaître Bonaparte et ayant proclamé leur fidélité à Ferdinand VII, Napoléon inverse sa politique et appuie l'indépendance des colonies. Son objectif est clair : il craint qu'une fois indépendantes, les colonies ne se rapprochent de l'Angleterre et rompent ainsi le blocus continental. En 1810, l'Angleterre triomphe dans sa politique défensive contre le blocus. Cette même année, l'Angleterre signe avec le Portugal les célèbres traités de commerce et navigation en s'assurant une situation privilégiée dans son commerce avec le Brésil. En 1812, tous les efforts de la politique napoléonienne se concentrent dans la campagne de Russie.*⁴⁸ (RONZE, apud: EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 150. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

Ao descrever sobre os conflitos hegemônicos em meio ao contexto europeu, HERMANN (1992), destaca entre outras características o desejo de restauração dos padrões políticos e morais absolutistas vigentes até o século XVIII na América Latina e Europa. Em resposta aos inúmeros

conflitos revolucionários e ao avanço técnico britânico, o século XIX revela a soberania inglesa, tendo como ápice a imposição de seu domínio sob o controle comercial e industrial das incipientes nações do Novo Mundo.

Podemos afirmar desta maneira, que as imposições hegemônicas conferidas por Napoleão Bonaparte na Europa, contribuem indiretamente com o processo de independência das Américas Espanhola e Portuguesa, uma ação devidamente acompanhada por uma série de conflitos internos ao contexto americano, que para esse estudo se direcionam em especial ao contexto delineado pela bacia cisplatina, ambiente de extrema importância estratégica para a interiorização do contexto sul-americano. Contexto que para EURYDICE DE BARROS RIBEIRO (1990: 150. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990) destaca que « *une fois indépendantes, les nouvelles nations qui surgissent en Amérique du Sud continuent d'être dépendantes de l'Europe économiquement. Sans industries, sans technologies, elles maintiendront leur rôle de marché consommateur et fournisseur de matière première en puissance.*⁴⁹ »

Por muitos anos, Portugal e Espanha não satisfaziam a demanda doméstica de suas colônias, um processo facilmente ilustrado pelas relações comerciais do início do século XVIII, onde as exportações britânicas para o Brasil eram muito significativas. Levando em conta as possessões sul-americanas, ainda no século XVIII, mais precisamente em

⁴⁷ Em 1808, as forças napoleônicas chegaram à Espanha. A política napoleônica afetou apenas indiretamente a América ibérica. Talvez a maior preocupação de Napoleão fosse a própria Europa. Ele, portanto, afirmava estabelecer uma hegemonia francesa objetiva que, entretanto, só poderia ser alcançada após a derrota da Inglaterra. (Tradução própria).

⁴⁸ (...) em 1808, com Bonaparte na Espanha, o objetivo da França era manter a adesão das colônias espanholas a Madrid. A França apoia Buenos Aires em sua defesa contra os ingleses e, à medida que estes se afastam, promove o comércio francês na região. Tendo as colônias, em 1809, recusado o reconhecimento de Bonaparte e proclamado sua lealdade a Fernando VII, Napoleão reverteu sua política e apoiou a independência das colônias. Seu objetivo é claro: ele teme que, uma vez independentes, as colônias se aproximem da Inglaterra e

quebrem o bloqueio continental. Em 1810, a Inglaterra triunfou em sua política defensiva contra o bloqueio. Nesse mesmo ano, a Inglaterra assinou os famosos tratados de comércio e navegação com Portugal, garantindo posição privilegiada no comércio com o Brasil. Em 1812, todos os esforços da política napoleônica se concentraram na campanha russa. (Tradução própria).

⁴⁹ Uma vez independentes, as novas nações que surgem na América do Sul continuam a ser economicamente dependentes da Europa. Sem indústrias, sem tecnologias, eles manterão seu papel de mercado consumidor e potencial fornecedor de matéria-prima. (Tradução própria).

1778, a Espanha quebra o monopólio comercial de suas colônias ao abrir 24 portos na América Latina.

No caso brasileiro, a vinda da família Real ao Brasil no início do século XIX, acentua as necessidades de construção e reconstrução de estruturas urbanas, aumentando ainda mais a carência por produtos industrializados, em grande parte importados, e de difícil acesso no país. Desta forma, com a Carta Régia, D. João, abre os portos brasileiros ao comércio das nações que apresentavam laços pacíficos com Portugal, um processo que traria inúmeros benefícios à Inglaterra, em uma espécie de troca de favores.

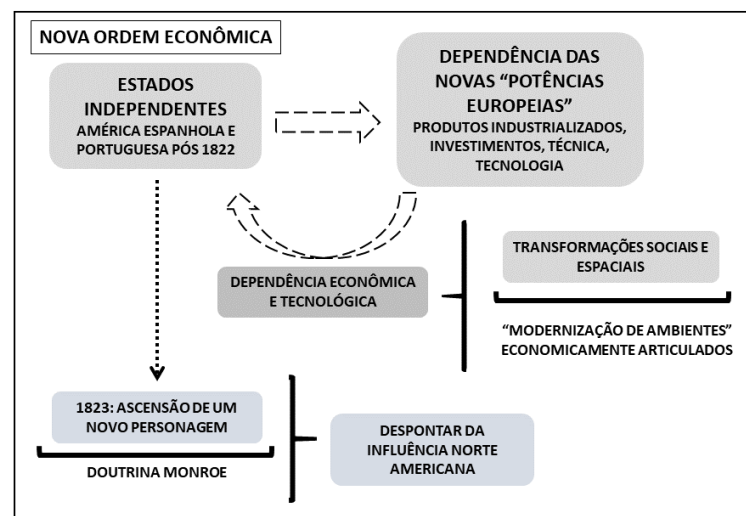
Em resposta a abertura de novos mercados marítimos, a Inglaterra, tendo já desenvolvido as bases de sua industrialização, ocupa-se da organização de uma incomparável marinha comercial, destinada a distribuição de seus artigos industrializados para as nações menos desenvolvidas.

De acordo com EURYDICE DE BARROS RIBEIRO (1990: 151. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990) a nova ordem econômica internacional também mudou o mundo colonial. Não era apenas a incapacidade das coroas ibéricas de atender às novas necessidades de suas colônias, mas, internamente, elas mesmas independentes dos laços metropolitanos, estavam começando a fazer parte do novo sistema em que a Inglaterra e a França disputavam a supremacia. O mundo colonial precisava de produtos manufaturados ingleses e franceses, a Inglaterra e a França precisavam exportar seus produtos e adquirir matéria-prima para suas indústrias.

Os três grandes libertadores da América Espanhola, Simon Bolívar, San Martín e Bernardo O'Higgins, estabeleceram a independência respectivamente da "Grande Colômbia" (que incluía as atuais repúblicas da Colômbia, da Venezuela e do Equador), da Argentina (exceto as áreas interioranas que hoje constituem o Paraguai e a Bolívia e os pampas além do Rio da Prata, onde os gaúchos da Banda Oriental – hoje Uruguai –

lutaram contra argentinos e brasileiros) e do Chile. San Martín, auxiliado pela frota chilena sob o comando do nobre radical inglês Cochrane (...), libertou a última fortaleza do poderio espanhol, o vice-reino do Peru. Por volta de 1822, a América Espanhola estava livre. (...) em 1822, o Brasil separou-se pacificamente de Portugal (...). (HOBBSAWM, 2000: 128)

Figura 2-1 ideais da "Nova Ordem Econômica"



Esquema da conformação dos ideais em meio a "Nova Ordem Econômica" caracterizada com o processo de independência das Colônias Ibéricas na América do Sul.

Fonte: Elaboração da autora, com base nas informações obtidas em pesquisas

Tendo sido neutralizada pela Inglaterra, a França passa a aplicar suas intenções hegemônicas pautadas em meio à prática de relações diplomáticas sob a liderança de representantes do *ministère des affaires étrangères*, uma forma de demonstrar o amadurecimento das políticas latino-americanas, buscando assim, enfraquecer a hegemonia inglesa, tendo como aliado a crescente hegemonia norte-americana, em franco processo de expansão no contexto Latino Americano, como prova o protecionismo imposto pela Doutrina Monroe, em 1823.

Entre as intervenções francesas em meio ao contexto sul-americano, podemos citar o processo de imigração deste país para a região de influência do Rio da Prata⁵⁰. Além de novos ambientes de domínio comercial, tentativas de invasões marítimas eram constantes, com o intuito de enfraquecer tais investidas, ações militares como a construção de fortificações e a constante tentativa de estabelecimento de novos núcleos de povoamento ao longo das regiões litorâneas e fronteiriças eram realizadas.

HERMANN (1992: 80) destaca o que considera a primeira demonstração naval francesa contra o Brasil Independente em 1838. Deste processo, ao longo dos anos, toda a área de influência desta região teria a atração de consideráveis investimentos de origem francesa, um contraste observado em relação à porção central do Brasil, por exemplo, onde a atuação inglesa era mais característica.

le commerce français sur la bande orientale avait connu un développement considérable, incessamment favorisé par l'arrivée successive de nombreux émigrants français (...) D'une part cette population introduisait dans une population

⁵⁰ No Capítulo 1 foi realizada breve ressalva ao contexto político, social e econômico articulado em meio ao território da Bacia Cisplatina, cujos rios desempenhavam importante papel para o escoamento dos produtos agrícolas e dos metais da América Espanhola em direção ao continente Europeu, por muitos anos esse território foi palco de conflitos entre portugueses e espanhóis, e entre os recém-criados países da América do Sul, como o ocorrido na Guerra do Paraguai.

*toujours croissante le goût et le besoin de nos produits, elle faisait passer en France des capitaux considérables, fruits de son travail et de son économie.*⁵¹ (DROSSARD, apud: EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 170. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

Um processo que seria marcado por inúmeros objetos de estudos ao longo do tempo, considerando não apenas por seu ponto de vista ideológico, mas também do ponto de vista econômico, relacionado às práticas de comércio e de investimentos. É notável o número de estudos das décadas de 60 e 70, que se estendem até o início do século XX e, mais precisamente no início da Primeira Guerra. Em decorrência deste conflito, após 1915, observa-se considerável inflexão dos investimentos, se antes, os investimentos eram priorizados em meio aos povos exóticos dos sertões sul-americanos, no pós-guerra a prioridade passa a ser a reconstrução dos territórios europeus.

2.1. A necessidade de articulação do território e o despontar dos investimentos estrangeiros

Mesmo em meio aos relatos otimistas de exploradores e cientistas em relação ao contexto sul-americano, é fato comum, a descrição das dificuldades de acesso do território tido como selvagem. Desta forma, assim como as barreias naturais impostas ao acesso do Novo Mundo, o desenvolvimento das novas relações comerciais enfrentava sérias dificuldades, superadas em muitos dos casos, em fins do século XX.

⁵¹ O comércio francês na faixa oriental havia sofrido um desenvolvimento considerável, incessantemente favorecido pela chegada sucessiva de numerosos emigrantes franceses. (...) Por um lado, esta população introduziu o gosto e a necessidade dos nossos produtos numa população sempre crescente, enviou à França um capital considerável, fruto do seu trabalho e da sua economia. (Tradução própria).

A má qualidade das estradas dificultava sobretudo a circulação de carros, preocupação manifestada em vários dos depoimentos, já que animais de carga encontram maior facilidade de locomoção. Acreditamos que a circulação em si não tenha sido afetada pela precariedade viária, pois o uso das estradas que cortam os arredores paulistanos era intenso e aumentava à medida que crescia a cidade de São Paulo, e se desenvolvia a agricultura comercial de exportação no interior da província. (...) (LANGENBUCH, 1971: 29)

Nos trajetos terrestres, as variações sazonais eram responsáveis por empecilhos à passagem dos bens, transportados em meio a caminhos precários e de difícil acesso. Quanto ao transporte fluvial, este também não demonstrava segurança em muitos trechos, somadas as dificuldades técnicas de sua transposição para utilização segura de passageiros e mercadorias.

*La rivière de La Plata, d'une importance fondamentale pour le commerce de Montevideo et de Buenos Aires, présentait aussi des obstacles. L'estuaire avait des conditions naturelles précaires: (...). La construction d'une entrée de port ainsi que d'installations portuaires n'intervint que plus tard. Pour la période qui nous occupe, ces obstacles naturels s'ajoutent à d'autres découlant de la nature administrative et politique de chacune de ces régions.*⁵² (CANABRAVA, 1944: 18-19, apud: EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 157. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

Em acréscimo as disputas hegemônicas e mercantis, um segundo objetivo era imposto às nações latino-americanas: obter a extensão ao

⁵² O Rio da Prata, de fundamental importância para o comércio de Montevideu e Buenos Aires, também apresentava entraves. O estuário apresentava condições naturais precárias: (...). A construção de uma entrada portuária, bem como de instalações portuárias, só entrou em cena mais tarde. No período em análise, esses obstáculos naturais se somam a outros decorrentes da natureza administrativa e política de cada uma dessas regiões. (Tradução própria).

Novo Mundo do regime de internacionalização das grandes vias interiores navegáveis, o que para HERMANN (1992: 89-90), deveria ser estruturado de forma semelhante como o estabelecido para a Europa pelo Congresso de Viena, ou com a criação das agências internacionais do Reno e do Danúbio. Em relação ao contexto sul-americano, esta conformação deveria articular a Amazônia, o Rio de la Plata e, com mais ambiguidade, do possível canal interoceânico do istmo central, assunto responsável pelo levante das preocupações da Grã-Bretanha, França, Estados Unidos e governo colombiano em 1825.

Ambiciosos projetos que deveriam ser acompanhados pela conclusão de tratados comerciais entre os países envolvidos, com o intuito de beneficiar a circulação e o comércio de mercadorias das nações centrais (responsáveis por seu financiamento), onde poucos foram neste primeiro momento, os resultados alcançados.

*Observons qu'aucune de ces ambitions ne fut satisfaite. La position commerciale de la France en Amérique Centrale et du Sud est à peine meilleure en 1850 qu'en 1825. Le Brésil a maintenu sa pleine souveraineté sur la navigation de l'Amazone ; l'internationalisation du Rio de la Plata, motif essentiel des deux interventions françaises (...). Quant aux traités de commerce, deux seulement furent ratifiés et mis en vigueur avant 1840 : l'un, perpétuel, conclu avec le Brésil en 1826, l'autre avec la Bolivie en décembre 1834.*⁵³ (HERMANN, 1992: 90)

A partir deste ponto de vista, observa-se a ampliação da área de influência do acesso ao Atlântico a partir do Rio da Prata. As dificuldades de circulação por terra firme, impulsionavam a navegação dos rios, por

⁵³ Observe que nenhuma dessas ambições foi realizada. A posição comercial da França na América Central e do Sul dificilmente era melhor em 1850 do que em 1825. O Brasil manteve sua plena soberania sobre a navegação no Amazonas; a internacionalização do Rio da Prata, motivo essencial para as duas intervenções francesas (...). Quanto aos tratados comerciais, apenas dois foram ratificados e entraram em vigor antes de 1840: um, perpétuo, concluído com o Brasil em 1826, o outro com a Bolívia em dezembro de 1834. (Tradução própria).

onde eram escoadas boa parte das mercadorias dos antigos domínios espanhóis na América.

Tais ações, quando vistas sob a contemporânea visão de HARVEY (2014) revelam entre outras características que a paisagem geográfica que o capital constrói não é um mero produto passivo, desta forma o capital deve ser capaz de resistir ao choque da destruição do velho e estar disposto a construir uma nova paisagem geográfica sobre suas cinzas, um contexto geográfico, econômico e social marcado pela presença de excedentes de capital e de mão de obra, com o intuito de reduzir custos ou o tempo na circulação do capital, nem que para isso se desencadeiem os poderes da destruição criativa sobre a terra. Alguns setores e grupos se beneficiam da criatividade, enquanto outros sofrem o embate da destruição, onde o desenvolvimento geográfico desigual serve, acima de tudo, para deslocar as falhas sistêmicas do capital de um lugar para outro. Experiência que para HERMANN (1992: 89-90), revela que as concessões de livre comércio são um truque de enganar, onde o protecionismo para a indústria doméstica estava crescendo em todos os lugares.

Em relação ao contexto brasileiro, as imposições da coroa portuguesa impedem por muitos anos a formalização de relações internacionais e a estruturação de unidades de produção. Somente no século XIX novas determinações são desenvolvidas com o intuito de promover a colônia, assim como a transferência de grande parte das relações comerciais brasileiras aos Ingleses.

Tais delimitações eram sentidas em meio à construção e melhoria de estradas, estímulo à navegação fluvial e o incentivo às novas expedições de reconhecimento do território. Com a abertura dos portos ao comércio, intervenções comerciais são fortalecidas ao longo do século XIX, possibilitando também a dispersão de interesses de investidores internacionais em território brasileiro.

De acordo com os relatos de FRÉDÉRIC (1999: 82 e 83), a posição da França no Brasil a partir de 1800 pode ser resumida em poucas palavras,

uma fraca presença demográfica contrastando com uma fortíssima presença cultural, e uma presença econômica situada num nível intermediário. Ao buscarmos a compreensão do comportamento francês em meio ao contexto geopolítico europeu, HERMANN (1992: 80-81) afirma a consolidação de uma soberania francesa apenas após 1830, ficando até então ilhada em meio ao braço secular da Santa Aliança.

Para EURYDICE DE BARROS RIBEIRO (In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990), os primeiros quarenta anos do século XIX na América do Sul proporcionaram ao comércio das nações europeias um grande mercado consumidor e uma importante fonte de matérias-primas. No entanto, uma série de obstáculos naturais tiveram que ser superados, ações que entre outras características incluíram a construção de portos e estradas, que culminariam com a organização de um sistema de transporte, precário, mas suficiente para a dinamização econômica voltada à exportação e consumo de industrializados.

Outro fato responsável pelos atrasos em relação à estruturação de caminhos e consolidação de ferrovias se relacionam ao fato de que a estrutura administrativa interna dos países sul-americanos, após sua emancipação, nem sempre inspiravam confiança aos comerciantes, e acima de tudo aos investidores. Além disso, a instabilidade dos governos se reflete nas flutuações da moeda e nas operações alfandegárias. O sucesso de todo este movimento se deve à intensificação do processo de circulação de ideais e ideologias, sobretudo em relação à vangloriação das potenciais riquezas dos sertões sul-americanos.

Para HERMANN (1992 : 79), os historiadores anglo-americanos, mais do que outros, ampliaram para a indústria, os movimentos de capitais, a tecnologia e a cultura, o campo das relações entre as grandes potências do Atlântico Norte e as nações dominadas do hemisfério sul. Desta forma se inicia a histórica dependência em meio as relações centrais e periféricas, onde, *le succès de la diplomatie se mesure à la capacité de nouer entre les nations des liens pacifiques, fondés sur la bonne volonté*

*et l'intérêt mutuels*⁵⁴ (HERMANN, 1992: 79). Neste contexto, os instrumentos de intervenção das nações hegemônicas passam ao longo do tempo a assumir distintos comportamentos, as ex-colônias independentes foram absorvidas pelos interesses da Europa, onde o capital industrial se encarregou de dar a continuidade ao capital comercial, em um contexto em que a revolução industrial determinou a nova ordem (FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990)

Conforme descrito anteriormente, a superioridade Inglesa nas relações comerciais brasileiras pode ser identificada desde a abertura dos portos às nações amigas. Esta condição também seria imposta ao longo dos primeiros anos do desenvolvimento ferroviário brasileiro, uma vez que vários investidores ingleses aplicariam seus capitais em companhias ferroviárias no Brasil (e em tantas outras partes do mundo). Neste momento o Brasil era visto como um território promissor, envolvido em um ambiente de investimentos e atuações de companhias internacionais.

*En jetant les yeux sur les tableaux comparatifs du mouvement commercial dans l'Amérique du sud, l'ou est frappé du prodigieux essor qu'a pris le commerce français qui est prévenu progressivement, non seulement à faire une concurrence sérieuse aux produits de l'industrie anglaise, mais, sur un grand nombre d'articles, à lui enlever, à son profit, un monopole lui semblait assuré pour longtemps encore.*⁵⁵
(CARTA ENDEREÇADA A MONSIEUR CHARLES ROGIER, 1873: 01)

⁵⁴ O sucesso da diplomacia é medido pela capacidade de estabelecer laços pacíficos entre as nações, com base na boa vontade e interesses mútuos. (Tradução própria).

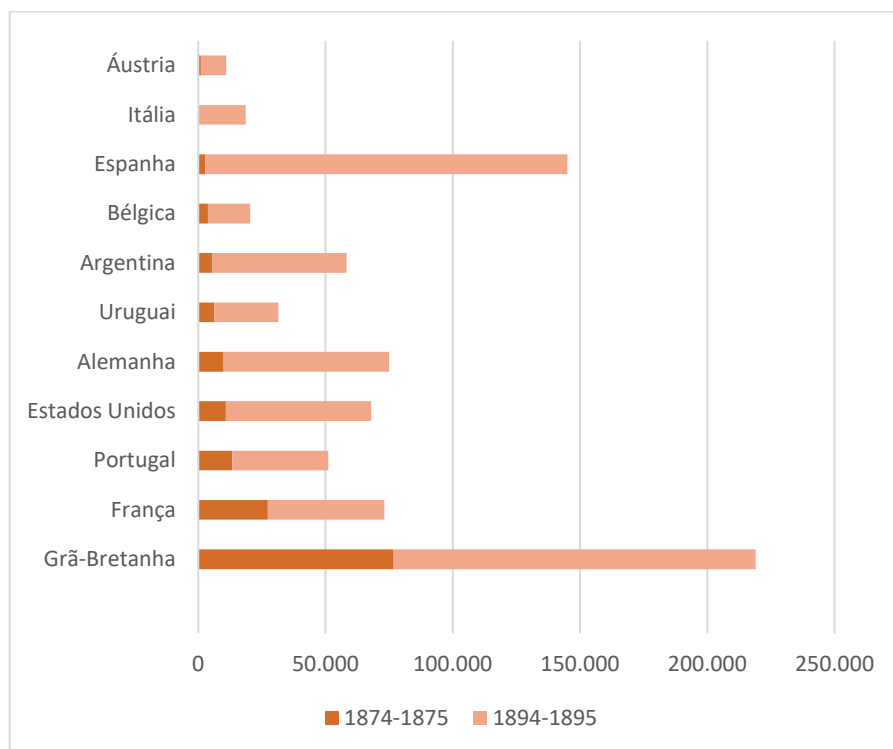
⁵⁵ Olhando as tabelas comparativas do movimento comercial na América do Sul, surpreende-se o prodigioso boom do comércio francês, que aos poucos vem sendo impedido não apenas de fazer concorrência com os produtos das indústrias inglesas, mas em muitos artigos, a serem retirados dela, para seu próprio benefício, um monopólio parecia-lhe assegurado por muito tempo. (Tradução própria).

A esse respeito, FRÉDÉRIC (1999: 83-84) divide a participação da França a partir de três períodos distintos: antes de 1914, entre 1914 e 1960⁵⁶ e após 1960. Ao nosso estudo cabe a compreensão dos dois primeiros períodos, uma vez que a influência francesa em meio aos capitais aplicados em ferrovias, e, portanto, na articulação de caminhos no Brasil (como o ocorrido com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, responsável pela comunicação do litoral ao centro do país) é atuante até os anos de 1920, uma vez que após este período, os investimentos ferroviários tornar-se-iam cada vez mais responsabilidade do governo brasileiro.

A partir de 1873 a situação muda consideravelmente. Entre 1873 e 1896, a economia mundial sofreu a chamada Grande Depressão. (...) Na França, a taxa de juros baixou então para 4% ao ano, fazendo com que os investidores olhassem para fora da Europa, à procura de taxas mais remuneradoras, um exemplo dessas alternativas era o Brasil, levando o governo francês a criar um *Banque Française du Brésil*, com um capital de 10 milhões de francos. Esse estabelecimento tornou-se lucrativo a partir de 1880, e mais ainda depois de 1900. Entre 1902 e 1914, os investimentos franceses na América Latina duplicaram, crescendo ainda mais acentuadamente no Brasil. (FRÉDÉRIC, 1999: 83-84)

⁵⁶ Em relação ao segundo período (entre 1914 e 1960), o Brasil apresenta inúmeras dificuldades financeiras, sobretudo em relação aos empréstimos dedicados à implementação de sua infraestrutura) em relação aos empréstimos externos. Mais uma vez a França aproxima suas relações com o Brasil, fornecendo novos investimentos ao país. Já ao longo da terceira fase, a evolução dos investimentos se resume ao licenciamento de produtos franceses para empresas brasileiras, a criação de subsídios e a multinacionalização de empresas francesas.

Gráfico 2-1 – Países de origem das importações do Brasil (em réis, moeda brasileira)



O quadro comparativo demonstra as variações em meio à participação de importações brasileiras. No período analisado, a Inglaterra mantém sua hegemonia, ao passo que França, Estados Unidos e Alemanha disputam as demais posições⁵⁷.

Fonte: ASSEMBLÉE NATIONALE DE FRANCE

⁵⁷ Neste quadro é válida também a observação da presença de países sul-americanos como Argentina e Uruguai

⁵⁸ Esta separação entre comércio inglês x comércio francês, se dá no dia a dia, de forma mais marcada, logo se realizará a partir de um dos grandes princípios do livre comércio: a cada

Ainda considerando o primeiro período descrito por FRÉDÉRIC (1999), BARJOT, relata que os anos entre 1880 e 1914 viram o estabelecimento da chamada indústria moderna da construção. Neste período, a competição no mercado mundial cessou apenas quando o confronto franco-britânico foi limitado.

De acordo com ROLLAND (2011), pode-se datar o fluxo da França na América Latina no início do século XX. Por outro lado, anos mais tarde, a realidade de uma identidade sul-americana ligada à Europa e especialmente à França foi questionada em toda a América Latina nos anos 1920-1930.

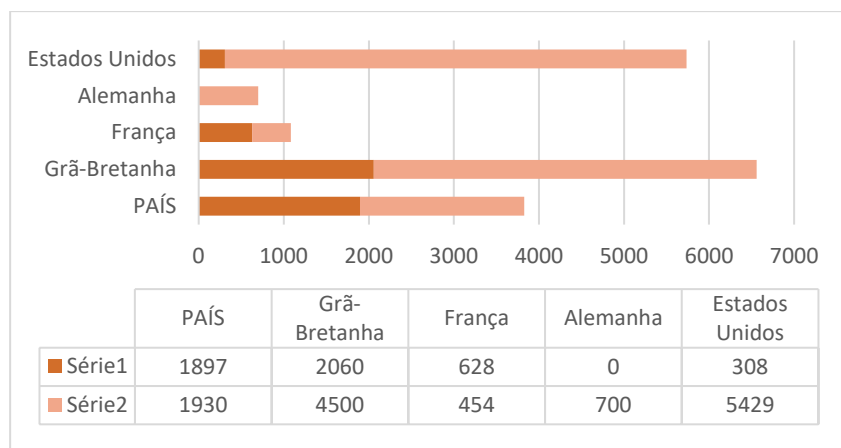
*Cette séparation entre le commerce anglais x le commerce français, s'opéré, du jour en jour, d'une manière plus marquée, il bientôt se réaliser d'un des grands principes du libre-échange: à chacun des aptitudes x les moyens de production. Deux causes sous les quelles se reste tout travail est improductive, ont eu une action direct, l'une sur le développement du commerce français, l'autre principalement sur la supériorité de le grand production anglais, « les moyens de transport » x « le capitalisme ».*⁵⁸ (CARTA ENDEREÇADA AO MONSIEUR CHARLES ROGIER, 1873: 02)

A rivalidade entre Inglaterra e França era repercutida em meio aos produtos industrializados, atuações em investimentos e dispersão de equipamentos para ferrovias. A América do Sul representava o ambiente perfeito aos investimentos das nações mais industrializadas da Europa, que muitas vezes tinham os mercados de seus países estagnados, encontrando nos países menos desenvolvidos, o ambiente propício para sua atuação.

uma das aptidões x meios de Produção. Duas causas pelas quais todo trabalho permanece improdutivo tiveram um efeito direto, uma no desenvolvimento do comércio francês, a outra principalmente na superioridade da grande produção inglesa, "os meios de transporte" x "capitalismo". (Tradução própria).

(...) *la décadence est particulièrement accentuée sur le terrain économique. Nos affaires de ports, de chemins de fer, ont été « nationalisées ». Si quelques entreprises minières et métallurgiques sont encore entre des mains françaises, elles ne constituent qu'une exception. Nos envois de marchandises sont extrêmement réduits. La Banque française et italienne pour l'Amérique du Sud, qui était notre principal établissement financier, a été pendant la guerre portée sur la liste noire, ce qui lui a porté un coup dont elle a, semble-t-il, beaucoup de mal à se relever.*⁵⁹ (ASSEMBLÉE NATIONALE. CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958, TREIZIÈME LÉGISLATURE.)

Gráfico 2-2 – Investimentos privados na América Latina (em milhões de dólares).

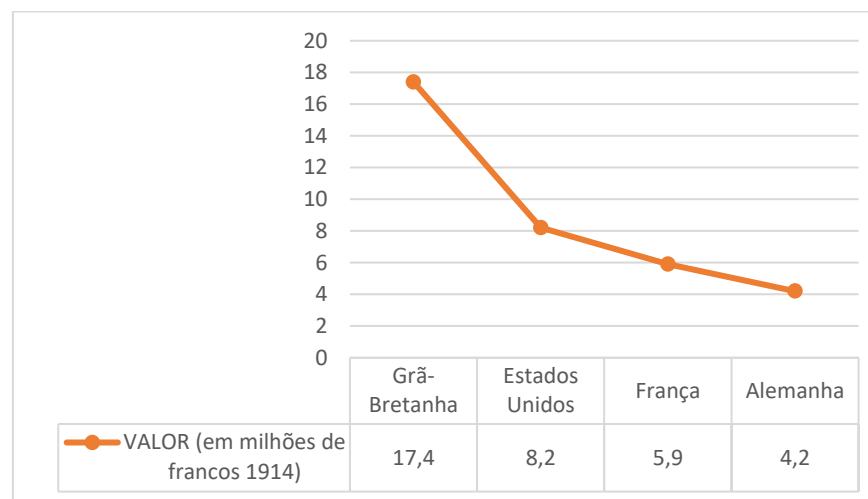


Série 1 - século XIX | Série 2 - Século XX

Fonte: ASSEMBLÉE NATIONALE DE FRANCE

⁵⁹ (...) A queda é particularmente acentuada no campo econômico. Nossos negócios portuários e ferroviários foram "nacionalizados". Se algumas empresas de mineração e metalurgia ainda estão em mãos francesas, elas são apenas uma exceção. Nossas remessas de mercadorias são extremamente pequenas. O Banco Francês e Italiano para a América do

Gráfico 2-3 – Investimentos estrangeiros na América Latina em 1914



Fonte: ASSEMBLÉE NATIONALE DE FRANCE

Mesmo apresentando períodos de instabilidade em relação ao fluxo de investimentos no país, FRÉDÉRIC (1999) descreve outra importante forma de atuação francesa, além de investimentos, as influências desta nação eram qualificadas pela atuação de companhias francesas em meio ao gerenciamento e à execução de obras públicas, sendo amplamente acompanhado pela prática profissional francesa em diversas regiões do país. Desta forma, os investidores confiavam mais nas garantias de juros do que no desempenho econômico da empresa, condição diretamente refletida no andamento de muitas obras ao longo de todo o país, onde eram frequentes os cenários de atrasos e uso de materiais de baixa qualidade.

Sul, que era nossa principal instituição financeira, foi colocado na lista negra durante a guerra, o que lhe desferiu um golpe do qual aparentemente fez muito mal. Levantar-se. (Tradução própria).

Neste processo de fixação, considerando as dificuldades de comunicação existentes em meio ao contexto brasileiro, desbravadores e investidores mantinham contato com as embaixadas de seus países de origem, exigindo constantemente do governo brasileiro posicionamentos e intervenções em torno da melhoria dos meios de comunicação e infraestrutura entre os povoados e demais regiões distantes, assim como a garantia da segurança, principalmente nas regiões de fronteiras territoriais.

Como o caso da carta enviada à Embaixada de Bruxelas em 1904, solicitando a intervenção dos Oficiais Belgas no Brasil quanto à proteção de imigrantes belgas, amedrontados com instabilidades no Estado de Mato Grosso. Este documento foi enviado por M. A. Van de Kerchove, proprietário da « *Compagnie des Produits Cibils* » localizada em Corumbá, no Brasil, na divisa com o território boliviano. Entre as reclamações, o empresário pedia medidas capazes de garantir a proteção aos trabalhadores de nacionalidade Belga, além de providências em relação à melhoria da qualidade das ligações da localidade aos principais centros de produção no litoral do país, que até o momento fazia uso dos rios (marcado principalmente pela utilização dos rios da Bacia Cisplatina) para a dispersão de seus produtos, solução onerosa para os comerciantes locais⁶⁰.

Para MARX (1894: 361), a indústria de transporte (em estágio embrionário ainda em meio ao contexto sul-americano) e os meios de conservação e distribuição de mercadorias podem ser consideradas processos de produção que se prolongam em meio ao processo de circulação.

(...) a existência do capital como capital-mercadoria e a correspondente metamorfose por que passa na esfera da circulação, no mercado – transformação que se reduz a

compras e vendas, ou seja, conversão de capital-mercadoria em capital-dinheiro e vice-versa – constituem fase do processo de reprodução do capital industrial e, por conseguinte, de todo o seu processo de reprodução; mas que esse capital nessa função de capital de circulação se distingue de si mesmo como capital produtivo. (MARX, 1894: 362)

As transações mercantis oriundas com a prática colonial desenvolvida pelas metrópoles europeias desempenharam, evidentemente, papel fundamental durante todo o período colonial, um processo acompanhado também pela prática do contrabando, cuja articulação foi marcante até o século XVIII. Desta forma, a ação aplicada pela hegemonia europeia até princípios do século XIX caracteriza-se pelo desenvolvimento do capitalismo comercial e financeiro, onde as inversões orientavam-se principalmente para os setores em que as economias locais não apresentavam condições de desenvolvimento.

Até meados do século passado, a base das economias latino-americanas esteve constituída, de forma predominante, por sistemas de tipo pré-capitalista (...). A revolução tecnológica dos meios de transporte marítimo, a penetração das manufaturas inglesas que iam modificando os padrões de consumo de certos segmentos da população, as novas possibilidades criadas nos mercados europeus na fase mais avançada do desenvolvimento capitalista (...) fizeram surgir uma atitude “progressista”, principalmente naquelas regiões em que as classes urbanas possuíam maior expressão social. Em alguns países essa atitude progressista levou os governos a tomar a iniciativa da promoção de importantes investimentos infraestruturas, financiando-os com empréstimos externos, ou ainda a cobrir todos os gastos do

⁶⁰ Estas reclamações entre outros vestígios podem auxiliar a compreensão dos motivos que levaram a conquista de investidores europeus em torno de estratégias de desenvolvimento e traçados de inúmeras companhias ferroviárias no país. Entre elas as transições ocorridas em meio a conformação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que incluem a concessão,

investimentos e a determinação do traçado da companhia, especulações em meio à dificuldade de acesso aos documentos da época.

translado de grandes massas de imigrantes europeus atraídos para a região. (FURTADO, 1975: 99-100)

Com a inserção do sistema de divisão internacional do trabalho na região ao longo da segunda metade do século XIX, mais uma vez as características sociais e políticas latino-americanas são ignoradas, impulsionada pelos reflexos da Revolução Industrial o processo de colonização traduzia-se na criação de uma cadeia de núcleos urbanos de dimensões e significação variáveis, os quais constituíam a estrutura básica do poder político e a organização administrativa, resultando em um sistema econômico altamente descentralizado, sob a direção de uma classe com prerrogativas senhoriais (FURTADO, 1975: 91-92).

Para SPOSITO (2006:18) a divisão internacional do trabalho é uma base teórica mais complexa, que requer informações geográficas de difícil obtenção em boa parte dos casos. Ao mesmo tempo, torna-se um referencial mais concreto para a compreensão dos significados de cidade e urbano. Indo mais além, a cidade é um território particular ou uma combinação de territórios, que depende de realidades, mecanismos ou escalas bem diferentes (RONCAYOLO, 1990: 19) cujas distinções são ordenadas a partir de estudos e planejamentos.

Este processo estimula a dispersão do povoamento em meio aos sertões, que rapidamente passam a ser inseridas ao contexto econômico mundial, refletindo o aumento da oferta de investimentos e matérias-primas, responsáveis pela instauração de profundas cicatrizes, verdadeiros arquipélagos de progresso em detrimento de outras áreas, cujas ferrovias, portos, estradas de rodagem e outras infraestruturas atendiam à demanda de circulação de mercadorias, beneficiando sobretudo, o grupo que conseguia impor esse ou aquele modal como relevante para o conjunto do país. O desenvolvimento dessas localidades com base nas exportações de matérias-primas, quase totalmente para fora da América do Sul e a importação de produtos industrializados de localidades externas à esta região, tornou-as

concorrentes e com quase nenhum vínculo econômico entre si (NUNES, 2011:48).

2.2. A Doutrina Monroe e as novas relações centro-periferia

Julgamos propícia esta ocasião para afirmar como um princípio que afeta os direitos e interesses dos Estados Unidos, que os continentes americanos, em virtude da condição livre e independente que adquiriram e conservam, não podem mais ser considerados, no futuro, como suscetíveis de colonização por nenhuma potência europeia.

Tendo sido dito, no começo da última sessão, que a Espanha e Portugal faziam grandes esforços para melhorar a sorte do povo e que esta nobre tarefa parecia conduzida com extraordinária moderação, é mais ou menos supérfluo observar que o resultado foi muito diferente daquele que então se esperava. (...) (MONROE, 1823, apud: TEIXEIRA, 2014)

O discurso transcrito faz referência ao pronunciamento do presidente norte-americano James Monroe, que em 1823 daria início a chamada Doutrina Monroe, uma espécie de ação geopolítica criada a partir do desenvolvimento da ideologia em torno do slogan "América para os Americanos", que buscava cortar definitivamente os laços entre as recém independentes nações latino-americanas e as potências europeias.

Nas palavras de TEIXEIRA (2014), "o mandatário norte-americano foi muito claro ao declarar (...) que devemos considerar qualquer tentativa da parte deles [europeus] de estender seu sistema para qualquer parte desse hemisfério como um perigo para a nossa paz e segurança". Ao citar os estudos de BLACK (1977), BLOOM (1990), HEISS (2002), LENS (2003), SEXTON (2010), MURPHY (2005), GILDERHUS (2006), RICHARD (2006), o mesmo autor ressalta, as reais intenções norte-americanas, cujos

parâmetros eram delineados em busca do domínio continental, garantindo sua segurança militar e a soberania política e econômica.

Não era de se espantar uma reação de indiferença, visto que muitos países da América Latina, cuja independência em relação aos europeus ainda era recente, estavam ainda mais ligados à Europa do que aos seus vizinhos americanos e tendiam a ver a Inglaterra, e não os Estados Unidos, como um aliado a garantir suas independências das potências continentais. Todavia, a possibilidade oferecida por Monroe aos países da América Latina de contar com uma segunda potência, ainda que infante, para dissuadir eventuais tentativas de recolonização, não podia ser completamente ignorada. Particularmente Argentina, Brasil, Chile, Colômbia e México demonstraram grande interesse na doutrina. (PERKINS, 1966: 160, apud: TEIXEIRA, 2014)

A inserção da América do Sul na economia internacional, é marcada por um histórico de subalternidade econômica, política e social, uma vez que poderes hegemônicos locais estavam submetidos a uma estrutura historicamente construída, desde os primórdios de sua colonização. Segundo CARDOSO e FALETTTO (apud NUNES, 2011:42), ao longo do século XX parecia que alguns países da América Latina, em particular, Argentina, México, Chile, Colômbia e Brasil, estavam em condições de completar o processo de formação de seu setor industrial e de iniciar, ademais, transformações econômicas capazes de alcançar um desenvolvimento autossustentado.

Este contexto foi em parte impulsionado pelo desenvolvimento ferroviário, que mesmo inicialmente destinado ao sistema de exportação, caracterizado pelo delineamento territorial existente entre as regiões de produção e os portos de exportação, permitiria o desenvolvimento de regiões e conseqüentemente a diversificação produtiva. Nestes cenários em consolidação, as bases para o desenvolvimento centrado no mercado interno haviam sido consolidadas, tendo em vista: a existência de um mercado interno

suficientemente amplo, formado desde o século XIX através da integração da economia local (agropecuária ou mineira) ao mercado mundial. Neste contexto, nos últimos 80 anos, as condições econômicas dos países mais prósperos teriam criado as condições necessárias ao desenvolvimento de uma indústria de bens de consumo, em acréscimo ao início da produção de alguns bens relacionados à economia de exportação.

Devem também ser lembradas, as limitações impostas à capacidade técnica produtiva, principalmente no interior, onde as exportações ainda se caracterizavam pelos produtos agropecuários que com o tempo agregam maior valor com seu beneficiamento e conseqüente importação de subprodutos.

Ao passo que a questão dos transportes se alarga, novos investimentos passam a ser destinados ao desenvolvimento industrial, permitindo a vinda de maquinários para as nascentes indústrias nacionais.

TEIXEIRA (2014) demonstra ao longo de sua análise que “diferentemente da esmagadora maioria das ex-colônias espanholas, tanto Argentina como Chile lograram desenvolver governos relativamente estáveis após suas independências.” Desta forma, o envolvimento em vários conflitos relativos à delimitação territorial e o domínio do contexto sul-americano almejado por seus diversos generais, dificultam sua unidade política, econômica e social.

Neste sentido, TEIXEIRA (2014) afirma ter sido o caso brasileiro bem diferente, “visto que, em contraste com a América Espanhola, o país havia conseguido evitar a fragmentação política e, na verdade, quaisquer rupturas significativas depois de declarada sua independência de Portugal”.

Além disso, mesmo nos anos iniciais da República, o Brasil desfrutaria de considerável estabilidade política (...). Portanto, além de sua considerável extensão territorial, fazendo fronteira com quase todos os vizinhos sul-americanos, a relativa estabilidade política brasileira permitiu ao Brasil

consolidar-se como uma potência regional na América do Sul com certa antecedência. (TEIXEIRA,2014)

A análise destes fatores, demonstra que essa forma tradicional de desenvolvimento construída durante o período colonial e ampliada após a Revolução Industrial, contribuiu para a consolidação da fragmentação regional. Uma vez que ao se caracterizar historicamente como um instrumento de dominação do poder metropolitano, exercido à distância sobre uma sociedade em que prevaleciam certas formas extremadas de descentralização, o Estado se configurou na época colonial como uma forte burocracia, a qual veio a constituir um dos elementos essenciais da estrutura social-urbana (FURTADO, 1975: 93).

Inúmeros foram os conflitos neste período, sendo o de maior destaque ao contexto em questão, a guerra do Paraguai, onde o Brasil, Argentina e Uruguai, em função da disputa pela hegemonia do Rio da Prata, promoveram a guerra contra o Paraguai entre 1865-1870. Deste conflito, a Bolívia teve parcela de seu terremoto e sua população dizimada. Interessante notar que neste processo, o Brasil, ao contrário de boa parte dos países citados, manteve sua unidade territorial.

Amenizadas as instabilidades políticas, ao longo do século XX, Argentina, Brasil e Chile se apresentavam como um grupo de países desfrutando de uma estabilidade incomum se comparados aos seus vizinhos latino-americanos, um contexto geopolítico responsável pelo desenvolvimento de um marcante subsistema regional pautado pelas dinâmicas entre três países geograficamente próximos e razoavelmente dotados de recursos e poder, permitindo sua soberania em relação aos demais países sul-americanos.

Como forma de localizar geograficamente essa região, BURR (1955, 1962, 1967, apud: TEIXEIRA, 2014) descreve o desenvolvimento de uma estrutura política sul-americana atuante ao longo do século XIX em meio às regiões de La Plata e Andina, tendo posteriormente se fundido em um único sistema continental já em meados dos anos 1860. Um contexto

geográfico que teria seus limites delimitados por boa parte do território boliviano, cujos acontecimentos resultam com boa parte dos acordos estratégicos principalmente entre Argentina, Brasil e Chile com a Bolívia para promover acordos de delimitação territorial, direitos de exploração de recursos naturais e comunicações territoriais capazes de permitir o transporte de subprodutos de diversas localidades em meio ao contexto Atlântico-Pacífico.

Neste contexto, TEIXEIRA (2014) descreve que na medida em que o poderio e a estabilidade da Argentina, Brasil, e Chile tornavam-se mais claras, estratégias políticas norte-americanas começaram a considerar novas possibilidades de aplicação da Doutrina Monroe a fim de manter a estabilidade no continente. Neste contexto, os Estados Unidos se responsabilizariam diretamente pela metade norte do continente, ao passo em que incentivariam a participação de potências regionais sul-americanas nos assuntos que diziam respeito àquela parte do continente americano.

Um contexto que pode ser analisado por meio dos investimentos e interesses destas potências sub-regionais em relação aos países de menor destaque no contexto sul-americano. Tornam-se comuns investimentos e ações argentinas, brasileiras e chilenas em territórios vizinhos, cujas estratégias de intervenção eram financiadas por grandes conglomerados financeiros internacionais, representados principalmente pelos Estados Unidos.

Em relação ao processo de diversificação econômica, BULMER-THOMAS (2005: 28) afirma que mesmo antes da Primeira Guerra Mundial o desenvolvimento baseado nas exportações havia gerado, na maioria dos países do contexto sul-americano, um mercado interno suficientemente forte para justificar a instalação de indústrias modernas, incluindo neste processo o estímulo inicial à instalação de unidades internacionais. Essas fábricas produziam, principalmente, bens de consumo não-duráveis (por exemplo, têxteis, alimentos e bebidas), com condições de

competir com os importados graças a uma política de tarifas que já continha elemento protecionista.

Em alguns países (principalmente no Brasil) a Primeira Guerra Mundial deu novo impulso à indústria, um período marcado pelo aumento do consumo nacional em um momento em que os produtos importados se tornavam cada vez mais escassos. Em outras palavras, o contexto “urbano” já iniciava sua sobreposição ao contexto rural, um fato perfeitamente comprovado pelo aumento do consumo de industrializados. Na análise de MALAN (1982), em 1929 e em 1930, a Inglaterra queria, mas não podia e os EUA podiam, mas não queriam contribuir para a estabilização da economia mundial. Neste embate, a economia mundial foi estabilizada pela Inglaterra das últimas décadas do séc. XIX até a Primeira Guerra Mundial.

Essa situação seria alterada no imediato pós-guerra. De um modo em geral, ao longo do governo norte-americano liderado por Roosevelt, antes mesmo do fim do conflito, já haviam sido traçadas as linhas gerais de seu projeto para a ordem econômica internacional que deveria prevalecer após o conflito, com bases no comércio multilateral e na inexistência de restrições a pagamentos internacionais em conta corrente. Ambos exigiam a livre convertibilidade entre as moedas dos países relevantes para o comércio internacional. O acordo de *Bretton-Woods* e as instituições resultantes (FMI e BIRD, e poucos anos após, o GATT) expressaram, no fundamental, o projeto norte-americano para o mundo do pós-guerra. Em vários sentidos, pode-se dizer que foi um projeto extraordinariamente bem-sucedido de meados dos anos 40 a inícios da década de 70.

Depois da II Guerra Mundial, o Atlântico Sul aumentou de importância; a adoção de navios mercantes de grande tonelagem que não podem passar pelo Canal de Suez, como os super petroleiros e os supergraneleiros, tornou obrigatória a passagem pelo Atlântico Sul de um tráfego marítimo de grande importância estratégica; a maior parte do petróleo que, partindo do Oriente Médio, se destina à Europa, aos Estados

Unidos e ao Brasil passa, obrigatoriamente, pela "Rota do Cabo da Boa Esperança" e pelo Atlântico Sul. (WANDERLEY, 1982)

Tendo em vista o caráter político administrativo da navegação do Atlântico Sul, observa-se o intenso movimento de descolonização dos países da África. Deixa de existir no Atlântico Sul a supremacia indiscutível das esquadras norte-americana e inglesa, irredutível até os anos 1950, conformando um perigoso vazio estratégico no Atlântico Sul, abrindo espaço para as novas potências que emergiram em meio a economia globalizada, sobretudo à China.

2.3. A idealização da América Latina e o despontar das hegemonias locais

A expressão América Latina, criada nos Estados Unidos, (...) foi utilizada apenas com um sentido geográfico, para designar os países situados ao sul do Rio Grande. Longe de interessar-se pelo que existia de comum entre elas, as nações surgidas nas terras de colonização Ibérica das Américas procuravam dar ênfase ao que era traço próprio de cada uma (...). Contudo, o fato de que as culturas pré-colombianas, em si tão diversas, hajam contribuído de forma tão desigual para a formação dos países como a Argentina e o México sejam, possivelmente, tão grandes quanto as similitudes. (FURTADO, 1969: 19)

Admite-se a formação de uma consciência latino-americana como um fenômeno recente, decorrente dos novos problemas colocados pelo desenvolvimento econômico e social da região, caracterizado como uma herança do século XX, onde pouco a pouco, o desenvolvimento tradicional, apoiado na expansão das exportações, transformara os países da região em economias concorrentes: exportando as mesmas matérias-primas e importando produtos manufaturados de fora da região, onde nenhum vínculo econômico se formava entre esses países (FURTADO, 1969: 20). Fato este, que também seria refletido na

articulação territorial de suas fronteiras por meio da consolidação de caminhos, um processo que atinge maior dinamização apenas com a implementação do ideal rodoviário de transportes e comunicações mais atuante na segunda metade do século XX.

Assim, a forma tradicional de desenvolvimento, no quadro da divisão internacional do trabalho que surgira na época do Pacto Colonial e se consolidara na primeira fase da Revolução Industrial, contribuiu para consolidar a fragmentação regional. A desorganização do comércio internacional, a partir de 1929, teve consequências profundas na região. (...) As dificuldades de abastecimento de produtos manufaturados, que se agudizaram durante o segundo conflito mundial, deram origem a um comércio de manufaturas dentro da região abrindo o caminho a um maior conhecimento mútuo e a formação de interesses comuns. Esse comércio tornou-se particularmente significativo entre países exportadores de produtos de clima temperado, como a Argentina, e países exportadores de produtos tropicais, como o Brasil. (FURTADO, 1969: 20)

Em meio as políticas atuantes no contexto latino-americano, destaca-se a cíclica atuação das nações centrais exercendo o controle dos ambientes periféricos. Segundo NUNES (2011: 43) a inserção da América do Sul é explicada a partir da subalternidade histórica em relação ao centro capitalista. Um processo articulado ao longo da fase colonial, sendo inicialmente trelada a subordinação relacionada à Espanha e Portugal, seguidos pela Inglaterra (século XIX) e demais potências europeias cuja intensidade assume variações conforme as regiões, um contexto que a partir da Segunda Guerra Mundial passa a ser dominado pelos Estados Unidos.

Ao longo dos últimos cinco séculos, constata-se a expansão e unificação de mercados que ocorre, em geral, do centro para a periferia, fenômeno que se observa ter ocorrido em distintas partes do mundo através de diversas formas, mas, sobretudo, sob a liderança de espanhóis e portugueses, na América do Sul

e Central, no século XVI; por ingleses, a partir do século XIX, com a criação de seu vasto império, em um estágio denominado de acumulação extensiva, no qual a produção de mercadorias se expande às custas de formas não capitalistas de produção. (DEÁK, 1991:6)

Neste sentido, SANTOS (2000: 55-9, apud NUNES, 2011: 43) afirma que a base da integração da periferia ao centro econômico mundial estaria ocorrendo desde o fim da Idade Média Europeia, não apenas pela via econômica, mas também pela sua dimensão política e cultural. A partir do século XIX, a busca de novos mercados acrescenta um diferencial em relação à expansão colonial europeia iniciada apenas no século XVI, pois, em função do contexto econômico e financeiro estruturados na Europa, requeria, além do controle de fontes de matérias-primas, a conquista de novos mercados consumidores.

A economia mundial estaria integrada em meio a um processo de expansão, cuja aceleração ocorre em decorrência da consolidação do sistema capitalista obedecendo a hierárquica relação centro-periferia, em outras palavras estabelecidas entre dominantes e dominados, ou capitalistas e não capitalistas.

Entende-se por integração o conjunto de ações articuladas em torno da aproximação de estratégias entre as principais economias regionais. Uma condição que entre os principais países sul-americanos foi colocada em questão no fim do século XIX e concretizada em meados do século XX, reflexo da expansão dos mercados internos, decorrentes de estratégias políticas e adensamento do processo de industrialização, que em geral requerem um espaço econômico minimamente unificado em âmbito intrarregional para seu pleno desenvolvimento.

Entre as primeiras ações voltadas para a integração (econômica) regional lideradas pelos governantes sul-americanos com o intuito de estimular a articulação de infraestruturas regionais, destacam-se entre outras ações, as primeiras conexões internacionais ferroviárias idealizadas no final do século XIX. Estratégias que em geral tiveram como

princípio uma estruturação econômica e social eminentemente marcada para as necessidades dos mercados externos ao bloco sul-americano.

(...) la conciencia de la necesidad de la creación del territorio de América Latina a través de los medios de comunicación define una nueva etapa de proyectos. Los gobiernos de América Latina, los ingenieros y los empresarios se embarcaron en la instalación de líneas de ferrocarril y telegrafía para crear redes de comunicación en los espacios internos y - atravesando los Andes y el Atlántico - para conectarse con otros continentes.

(...) Primero, haré referencia a Domingo F. Sarmiento, como uno de los protagonistas de los proyectos de telegrafía y ferrocarril del siglo XIX. En segundo lugar, me referiré a la expedición del ingeniero militar Candido Mariano da Silva Rondon quien, algunas décadas más tarde, marca con la colocación de una línea telegráfica en el sertão brasileño el fin del siglo de la telegrafía con hilos. Y finalmente, regresaré a la línea Rondon unos veinte años más tarde, cuando entre junio y diciembre de 1938 Claude Lévi-Strauss viaja “sobre la línea” encontrando aquellos sistemas de comunicación precolombinos que pudieron haber existido entre ambas Américas.⁶¹ (SCHÄFFNER, 2008: 812)

Ao longo da transição entre os séculos XIX e o século XX, o Brasil busca a construção de sua imagem como eixo central no contexto sul-americano, um posto disputado por inúmeras vezes com a Argentina. Entre as razões deste posicionamento, destaca-se o fato de o Brasil

apresentar um extenso território banhado pelo Oceano Atlântico, deste modo, tentava o Brasil exercer o domínio de navegação de mercadorias provenientes ou destinadas entre outros países ao Paraguai, Bolívia, Peru, Chile. Mesmo que para isso ainda dependesse do financiamento internacional para a realização dos projetos necessários à sua hegemonia.

Inúmeros projetos foram e ainda vem sendo implantados, envolvendo interesses políticos, investidores e quantidade considerável de pesquisas. As ações mais estruturadas ocorrem desde o fim da década de 1940, com a inicial formação da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), seguida em 1960, pela criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). Nestes processos, o sistema capitalista vem desde a década de 1990 passando por processos de reestruturação, cujas implicações política, econômica e social atingem de distintas maneiras as relações regionais e internacionais, com reflexos de possível identificação no contexto urbano.

A criação de blocos econômicos regionais, como o Mercosul, ou a reorganização da Comunidade Andina de Nações, por exemplo, implicam na formação de uma área geográfica efetivamente supranacional, que requer a reestruturação deste espaço, tornando-o capaz do atendimento às demandas desta nova dinâmica econômica e social em um território agora transnacional. (NUNES, 2011: 32)

Trata-se de um consenso comum, que a integração econômica de um território, sendo considerada qualquer periodização, requer a

⁶¹ A consciência da necessidade de criar o território da América Latina através de meios de comunicações define uma nova etapa dos projetos. Governos latino-americanos, engenheiros e empresários embarcaram na instalação de linhas ferroviárias e telegráficas para criar redes de comunicação em espaços internos e - cruzando os Andes e o Atlântico - para se conectar com outros continentes.

(...) Em primeiro lugar, me referirei a Domingo F. Sarmiento, como um dos protagonistas dos projetos telegráficos e ferroviários do século XIX. Em segundo lugar, me referirei à expedição

do engenheiro militar Cândido Mariano da Silva Rondon que, algumas décadas depois, marcou o fim do século da telegrafia com a colocação de uma linha telegráfica no sertão brasileiro. E, finalmente, voltarei à linha Rondon cerca de vinte anos depois, quando entre junho e dezembro de 1938 Claude Lévi-Strauss viajou “além da linha” encontrando aqueles sistemas de comunicação pré-colombianos que poderiam ter existido entre as duas Américas. (Tradução própria).

estruturação de uma infraestrutura de transportes capaz de suprir às necessidades deste processo de integração e desenvolvimento. No entanto, NUNES (2011:33) destaca que durante mais de um século após os processos de independência dos países sul-americanos, a construção logística intrarregional se mostrou bastante incipiente, pelo menos até meados do século XX, quando as efetivas ações em meio aos ideais de integração econômica regional ganham novo impulso. O mesmo autor também destaca que os ideais e intervenções em meio as ações de construção ou reconstrução destas infraestruturas não se caracterizam pela estabilidade. Alteram-se ao longo do tempo em função da capacidade política desses grupos sociais hegemônicos e de seus aliados em implantar projetos de infraestrutura que atendam aos seus interesses de classes.

América Latina, durante siglos se constituyó como el proyecto europeo del Nuevo Mundo (...), se presenta desde la época post-colonial como un inmenso espacio desconocido e incomunicado. El desarrollo y la implementación de las modernas técnicas de comunicación organizadas por los nuevos estados nacionales para superar y controlar esos enormes espacios se convirtieron en proyectos a gran escala. Más allá de los viejos trayectos de caminos que organizaron el espacio colonial, gran parte del territorio permaneció, durante siglos, como 'terra incognita' o 'mundo perdido'. Esa incomunicación entre las muchas 'partes' del continente dio lugar a diferentes proyectos técnicos y científicos, con el objetivo de explorarlas e integrarlas a los distintos territorios nacionales⁶² (SCHÄFFNER, 2008: 812)

A partir da segunda metade do século XX, as ações estatais passam a atuar em torno de grandiosos projetos de integração, cujos propósitos

⁶² A América Latina, durante séculos se constituiu como o projeto europeu do Novo Mundo (...) tem se apresentado desde a era pós-colonial como um imenso espaço desconhecido e isolado. O desenvolvimento e a implementação de modernas técnicas de comunicação organizadas pelos novos estados nacionais para superar e controlar esses enormes espaços tornaram-se projetos de grande escala. Para além dos antigos caminhos que organizavam

atenderiam tanto a ampliação dos mercados para as indústrias nacionais (implantados entre 1914-1945), quanto para a demanda logística articulada entre as empresas multinacionais instaladas em território sul-americano após a Segunda Guerra Mundial.

A compreensão dos meios de inserção ao sistema capitalista adotados pela América do Sul entre meados do século XIX e início do século XXI torna-se relevante para a compreensão dos motivos da baixa articulação. A construção da integração entre vários espaços mundiais distintos entre si, faz parte da lógica de produção em escala mundial que necessita de uma estrutura capaz de oferecer garantias para a sua expansão, em acréscimo a atuação conjunta como uma infraestrutura econômica, em curso na América do Sul, ao menos desde o século XIX, apresentando constantes níveis de adaptação em relação aos diferentes estágios do processo de acumulação capital. Devendo ser o processo de articulação entendido como uma ação contínua.

Produzir espaço (capitalista) implica em construir ligações entre as localizações, de modo a propiciar uma homogeneização tal que a forma-mercadoria possa se implantar. O espaço é, portanto, recriado (transformado) continuamente, segundo os estágios do processo de acumulação. (SCHIFRER, 1989:15)

o espaço colonial, grande parte do território permaneceu, durante séculos, como 'terra incógnita' ou 'mundo perdido'. Esta falta de comunicação entre as muitas 'partes' do continente deu origem a diversos projetos técnico-científicos, com o objetivo de os explorar e integrar nos diferentes territórios nacionais. (Tradução própria)

Figura 2-2 – Ferrovias Sul-americanas e a Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica. (Década de 1940)

Ilustração das ferrovias em meio aos países da América do Sul na década de 1940, destaque para o traçado proposto pela Transcontinental Santos Arica. A ilustração foi realizada para um dos informativos a respeito do andamento das obras do trecho da Brasil-Bolívia, executado pelo governo brasileiro e finalizado na década de 1960, interligando Corumbá à Santa Cruz de la Sierra.

Fonte: WHATELY (1944)



2.4. As tentativas de consolidação da hegemonia brasileira e as evidências da relevância da questão ferroviária

A situação brasileira, durante essa fase, também apresenta aspectos particulares, cuja análise ajuda a compreender a natureza das estruturas políticas que estão na base dos Estados latino-americanos. Ao contrário do que ocorreu na região de ocupação espanhola, no Brasil as atividades agrícolas e a exportação de um excedente de produtos agrícolas foram a própria razão de ser da Colônia. Os portugueses metropolitanos monopolizaram as atividades comerciais, o que impediu o surgimento de uma burguesia local ligada às atividades de comércio exterior. Na região produtora de ouro e diamantes, o controle das atividades exteriores pela Metrópole era ainda mais intenso. (FURTADO, 1969: 49)

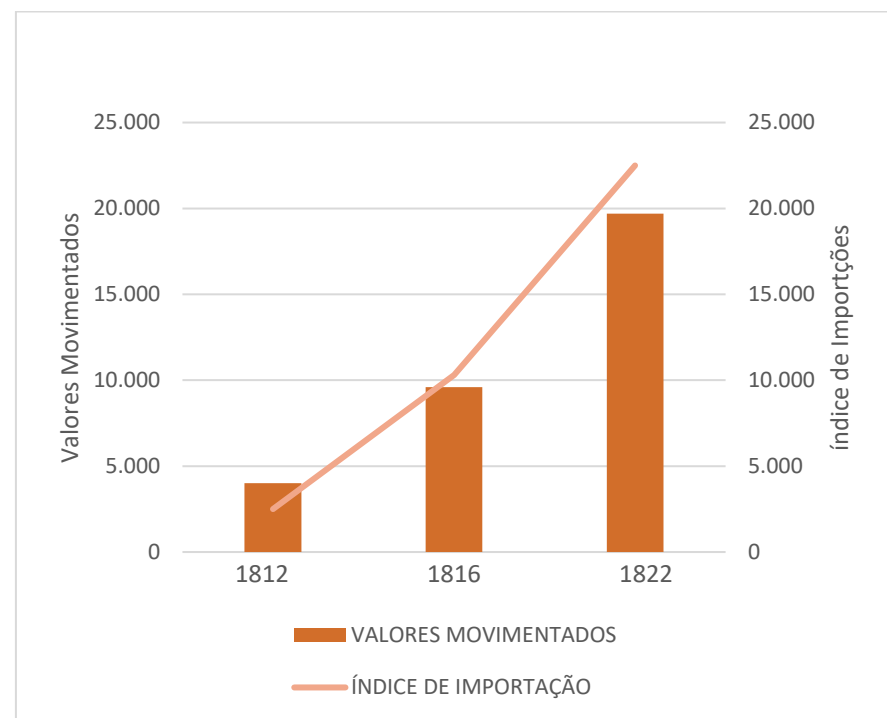
Em 1808 a Carta Régia abria ao comércio internacional os portos Brasileiros, iniciando o processo de livre acesso às trocas econômicas e culturais provenientes das principais hegemonias econômicas de então, em especial a Inglaterra, permitindo também o impulso ao incipiente processo de industrialização do Brasil, em um momento em que o território ainda demonstrava percalços em seu desbravamento.

Nas palavras de PRADO Jr. (1976: 126), se desencadeiam deste processo, as forças latentes no sentido de se transformar a antiga colônia numa comunidade nacional e autônoma. Ação vista como um processo demorado que ainda *em nossos dias ainda não se completou*⁶³, evoluindo com intermitências e através de uma sucessão de arrancos bruscos, paradas e mesmo recuos.

A abertura dos portos brasileiros representa assim uma concessão que embora de caráter provisório, estava

assegurada pelos dominantes interesses ingleses. (...) Com a abertura dos portos brasileiros e a concorrência estrangeira, sobretudo inglesa, contra que Portugal não se achava em condições de lutar, estava abolido de um golpe o que havia de realmente substancial na dominação metropolitana. Daí por diante, esta se pode considerar virtualmente extinta. (PRADO Jr., 1976: 128)

Gráfico 2-4 – Movimentações econômicas brasileiras com o processo de abertura dos portos às nações amigas.



Fonte: PRADO Jr., 1976: 132.

⁶³ Grifo nosso, para afirmar que este processo ainda persiste no histórico brasileiro e sul-americano como um todo.

Se por um lado a abertura dos portos demonstra um período de modernização de antigos padrões, suas ações culminam com a criação de um cenário de drásticas consequências ao incipiente contexto econômico brasileiro, que a partir deste momento viverá em déficit orçamentário forçoso e permanente (PRADO Jr., 1976: 139).

Conforme já destacado, as dificuldades encontradas por Portugal ao longo do período Colonial e o desinteresse na aplicação de recursos capazes de promover o desenvolvimento da colônia culminam na precária estruturação de um sistema de vias terrestres nacionais, sendo esta, uma característica fortemente identificada até a Proclamação da Independência (1822), quando investimentos privados passam a traçar as estratégias territoriais nacionais.

Em 1835, o Decreto de Feijó, representa o primeiro ensaio do desenvolvimento ferroviário brasileiro. Determinava entre outras características, o envio de brasileiros ao exterior, buscando seu aperfeiçoamento profissional para que ao regressarem ao Brasil fossem aptos à realização de obras em torno da construção de pontes, arruamentos, aplicação de maquinários modernos, assim como, promover o incentivo a criação de companhias interessadas na construção de Estradas de Ferro em território brasileiro, sobretudo as ações atuantes entre os Estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia (áreas de concentração das principais atividades econômicas brasileiras até então). Vale ressaltar que o primeiro trecho de ferrovias construído no Brasil ocorre apenas em 1854, no Estado do Rio de Janeiro, reconhecido na época como: Estrada de Ferro Dom Pedro II.

O país entra bruscamente num período de franca prosperidade e larga ativação de sua vida econômica. No decênio posterior a 1850 observam-se índices dos mais sintomáticos disto:

fundam-se no curso dele 62 empresas industriais, 14 bancos, 3 caixas econômicas, 20 companhias de navegação a vapor, 23 de seguros, 4 de colonização, 8 de mineração, 3 de transporte urbano, 2 de gás, e finalmente 5 estradas de ferro. Boa parte destes empreendimentos e outros semelhantes que aparecera pela mesma época não representa mais que especulação estimulada pela súbita libertação dos capitais dantes invertidos no tráfico africano, bem como pela inflação de crédito e emissões de papel-moeda que então se verificam. (PRADO Jr., 1976: 192)

Ainda nas palavras de PRADO Jr. (1976: 193), o Brasil inauguraria um novo plano, desconhecido até então, nascendo a partir do desenrolar dos projetos ferroviários para a vida moderna de atividades financeiras. Deste momento surgem as primeiras sociedades e companhias que mesmo em meio ao acanhado contexto capitalista brasileiro, serviriam de motor para a expansão das forças produtivas do país, cuja dispersão territorial seria sujeito à dispersão de estradas de ferro e a atuação de empresas de navegação, estimulando o maior desenvolvimento do comércio brasileiro, que encontra na agricultura os maiores índices de desenvolvimento. Neste momento, a lavoura do café, contaria cada vez mais com uma base financeira e de crédito, bem como um aparelhamento comercial suficiente que lhe permitirão a considerável expansão (PRADO Jr., 1976: 193).

*Cependant, plus les distances étaient considérables, plus il importait de relier l'intérieur aux ports de mer par des communications faciles afin de favoriser l'exploitation des richesses naturelles. C'est vers la construction des chemins de fer que s'est porté, avec raison depuis 1874, le principal effort des Brésiliens (...)*⁶⁴ (LEVASSEUR, 1889 :69)

⁶⁴ Porém, quanto maiores as distâncias, mais importante era ligar o interior aos portos marítimos por meio de comunicações fáceis de modo a promover a exploração dos recursos

naturais. É para a construção de ferrovias que se dirige o principal esforço dos brasileiros (...). (Tradução própria).

A política de abertura de estradas e ferrovias apresenta-se como um forte aliado à defesa territorial, sendo desenvolvidos vários projetos. A corrida em busca do fortalecimento estratégico sul-americano acompanharia as estratégias de articulação territorial, um contexto também presente em outras nações sul-americanas, que após o processo de independência travavam entre si disputas pela soberania local.

Com a República (1889), toma corpo um novo contexto nacionalista e territorialista, que mesmo sob a influência estrangeira, representam um período de maior estímulo à criação de referenciais nacionais. Inúmeras foram as concessões envolvendo a dispersão de melhoramentos urbanos, elaborados a partir de favores financeiros ou garantias oferecidas aos investidores nacionais e internacionais, interessados na construção de ferrovias e demais elementos de que o país demonstrasse carência. Uma fictícia sensação de riqueza pairava pelo ar, ainda que para sua efetivação dependessem de rápidas e constantes ações do governo para evitar o seu colapso.

Com uma enorme extensão de terras entre o litoral e o Oeste desabitado, o Brasil só deixará de ser uma unidade geográfica, para ser uma unidade econômica, no dia em que, à sua extensa costa, esteja ligada, por via fluvial navegável ou por via férrea, todo o imenso latifúndio do Centro e Oeste do país.

E nesse dia (...) terá ainda realizado o grande objetivo nacional de uma incontestada supremacia econômica no continente sul-americano. Porque, então, o Brasil não somente aproveitará todo o seu território, mas ainda diversas repúblicas suas vizinhas – isto é, a Bolívia, parte do Peru e do Paraguai – terão de servir-se da rede ferroviária do Brasil, por ser ela a que lhes dá mais rápido acesso para o Atlântico e, portanto, para a Europa. (LLOYD, 1913)

Vale salientar que mesmo com a instalação de ferrovias, estas tardam a demonstrar índices de eficiência e estabilidade, uma vez que grande

parte dos projetos lançados no país recebiam poucos investimentos do governo e de uma forma em geral não respeitavam lógicas regionalistas em sua instalação, sendo muitas vezes o resultado dos desejos de grandes agricultores, demonstrando a carência na criação de entroncamentos e conexões.

Esta estruturação é em parte resultado das determinações decorrentes do período de hegemonia da Coroa Portuguesa. O que leva a conclusão de que as péssimas condições de transporte existentes na colônia até o século XX caracterizam-se como parte dos fatores determinantes de seu atraso econômico e conseqüente expansão territorial, conforme afirma VIOTTI DA COSTA (1998: 207. Apud: ACIOLI, 2007: 7), a dificuldade dos meios de transporte dificulta toda a vida econômica. De um modo em geral, toda a região permanece fechada numa economia de subsistência que mal dava para o consumo próprio, desta forma, a exportação se tornava impossível, causando com que frequentemente o preço do frete fosse superior ao do produto.

Vale ressaltar as diferenças quanto aos modelos de construção de ferrovias pelo mundo. Ao passo que investidores europeus demonstravam receios em promover grandes investimentos no Brasil, em função da vastidão de seu território e do baixo índice de povoamento e desenvolvimento de certas regiões, como pode ser verificado em vários documentos datados do século XIX, países como Estados Unidos e Canadá, lançavam ferrovias em meio a imensas zonas de deserto. Mesmo com as atrativas garantias de juros, a desconfiança dos investimentos eram uma característica marcante. Para SCHÄFFNER (2008: 814-815), a instalação em larga escala do telégrafo e da ferrovia pode ser considerada a gênese do território pelos meios de comunicação”. No chamado Novo Mundo, a terra incógnita deve, portanto, tornar-se um espaço comunicado, povoado e produtivo e, neste sentido, uma nova unidade espaço-tempo.

2.4.1 A rivalidade Argentina x Brasil e o contexto Boliviano

Conforme os relatos de SCHÄFFNER (2008: 815) *los primeros 10 km de ferrocarril de la Argentina que se inauguraron en Buenos Aires en 1857 (...)*⁶⁵. Avançando cronologicamente BUENO (1995: 295) relata que “em 1896, o próprio ministro brasileiro das Relações Exteriores manifestava preocupação em face do crescente direcionamento das ferrovias sul-americanas rumo ao Prata (isto é, a Argentina) e sugeria, por sua vez, um vasto projeto que já incluía a ideia de uma transcontinental: tratava-se de direcionar ferrovias também para o Atlântico brasileiro, o que traria como vantagem complementar a possibilidade de o Brasil dispor de um porto no Pacífico. Mais uma vez o território compreendendo a região Cisplatina entra em destaque perante o contexto sul-americano, onde desde logo se percebe que, por sua específica posição geográfica, onde se destacam as extensas fronteiras com a Bolívia e o Paraguai, a província, depois estado de Mato Grosso, assumiria importante papel (QUEIROZ, In: MARTINEZ; VILLAR, 2015: 304).

Assim se compreende que, desde meados do século XIX, o governo imperial brasileiro tenha insistido em obter de seus vizinhos hispânicos a liberação do sistema fluvial Paraguai/Paraná; o qual, via estuário do Prata, permitiria contatos cômodos, baratos e relativamente rápidos entre a capital imperial e a província de Mato Grosso. Visava-se, com isso, favorecer o povoamento não-índio e o desenvolvimento econômico dessa província, de tal modo que ela pudesse então integrar-se mais fortemente à nação brasileira. (QUEIROZ, In: MARTINEZ; VILLAR, 2015: 305)

Conforme salientado anteriormente, neste momento, em condição de soberania no contexto sul-americano encontravam-se a Argentina, o Brasil e o Chile, rivais que em suas disputas buscavam aumentar seu

quadro de atração em relação às nações menores (entendidas como Uruguai, Paraguai, Bolívia e mesmo o Peru) por meio, principalmente, do desenvolvimento de vias de comunicação e relações comerciais. (BUENO, 1995, apud: QUEIROZ, In: MARTINEZ; VILLAR, 2015: 303). Como forma de conclusão deste raciocínio, QUEIRÓZ (In: MARTINEZ; VILLAR, 2015: 303) afirma não ser surpreendente que, desde fins do século XIX, a Bolívia e o Paraguai, dois dos países sul-americanos sem litoral marítimo, fossem citados no contexto das disputas argentino-brasileiras pelo aumento dos respectivos “quadros de atração”.

Em 1895, segundo informava o representante brasileiro em Buenos Aires, a Argentina iria subvencionar a construção de uma ferrovia ligando-a à Bolívia, e mais: esse mesmo país era objeto de uma proposta de tratado de comércio que estava em tramitação no Legislativo argentino. Já em 1896, o próprio ministro das Relações Exteriores do Brasil chamava a atenção para as ferrovias argentinas que demandavam a Bolívia e o Paraguai, e em 1901 aparecia novamente a informação de que tramitava no Congresso argentino um projeto concedendo “inteira franquia aduaneira para todos os produtos bolivianos” – projeto esse que, nas palavras de Bueno, era visto pelo ministro brasileiro em Buenos Aires como um “plano de suserania indireta” da Argentina sobre a Bolívia, “ao canalizar a saída de todos os seus produtos”. (BUENO, 1995: 292-297, apud: QUEIROZ, In: MARTINEZ; VILLAR, 2015: 303)

Ao mesmo tempo em que estratégias eram elaboradas pela Argentina, o Brasil cogitava distintas maneiras para frear tal avanço, e se impor hegemonicamente em meio ao contexto político e logístico sul-americano. Entre as ações podem ser citadas as tentativas de aliança com o Paraguai por sua posição geográfica e pelos antecedentes históricos de sua política internacional, que significavam nas palavras do

⁶⁵ os primeiros 10 km de ferrovia na Argentina que foram inaugurados em Buenos Aires em 1857. (Tradução própria).

ministro brasileiro em Assunção, elemento preciosíssimo para o Brasil (BUENO, 1995: 291-292).

O referido ministro traçou verdadeiro projeto, indicando providências concretas a serem tomadas com vistas a atrair o Paraguai para a órbita de influência brasileira e, conseqüentemente, retirá-lo da influência argentina: revisão do tratado de amizade e comércio [Brasil - Paraguai], convênio postal e telegráfico, ligação telegráfica e construção de uma via férrea ligando o Paraguai ao Atlântico, para dar saída à sua produção pelos portos brasileiros. (BUENO, 1995: 291-292)

Ao descrever o processo de formação do atual território Boliviano, REYES (2009: 166) afirma ter sido este, originário do espaço colonial dominado pela Espanha, do século XVI ao XIX, reflexo do expansionismo marítimo mercantil, bem como da criação de espaços complementares ao processo de acumulação de capitais das áreas metropolitanas da nascente economia-mundo. Ou seja, o território marcado pela destruição do Império Inca, que com exceção de estruturas indígenas submetidas ao trabalho compulsório baseado em enclaves mineiro-exportadores impostas pelo sistema de *encomienda*, tiveram sua estrutura social completamente arruinada.

Mineração e Cidades Jesuítas.

Entre as cidades destacadas no mapa, La Paz, Cochabamba, Sucre, Potosi e Uyuni, caracterizam-se pela extração de ouro, prata e outros minerais, sendo até os dias de hoje, cidades que demonstram importância econômica para a Bolívia. Sua colonização foi marcada desta maneira pela prática da extração de seus metais preciosos e o respectivo envio para Espanha. Já Santa Cruz de La Sierra, Cobija, Riberalta, Trinidad, se caracterizam pela colonização de jesuítas em algum momento de sua trajetória. Em ambas as cidades, pode ser observado o traçado geométrico, com algumas variações, de acordo com o estágio de desenvolvimento alcançado pela cidade.

Fonte: Execução da autora, conforme dados obtidos na pesquisa

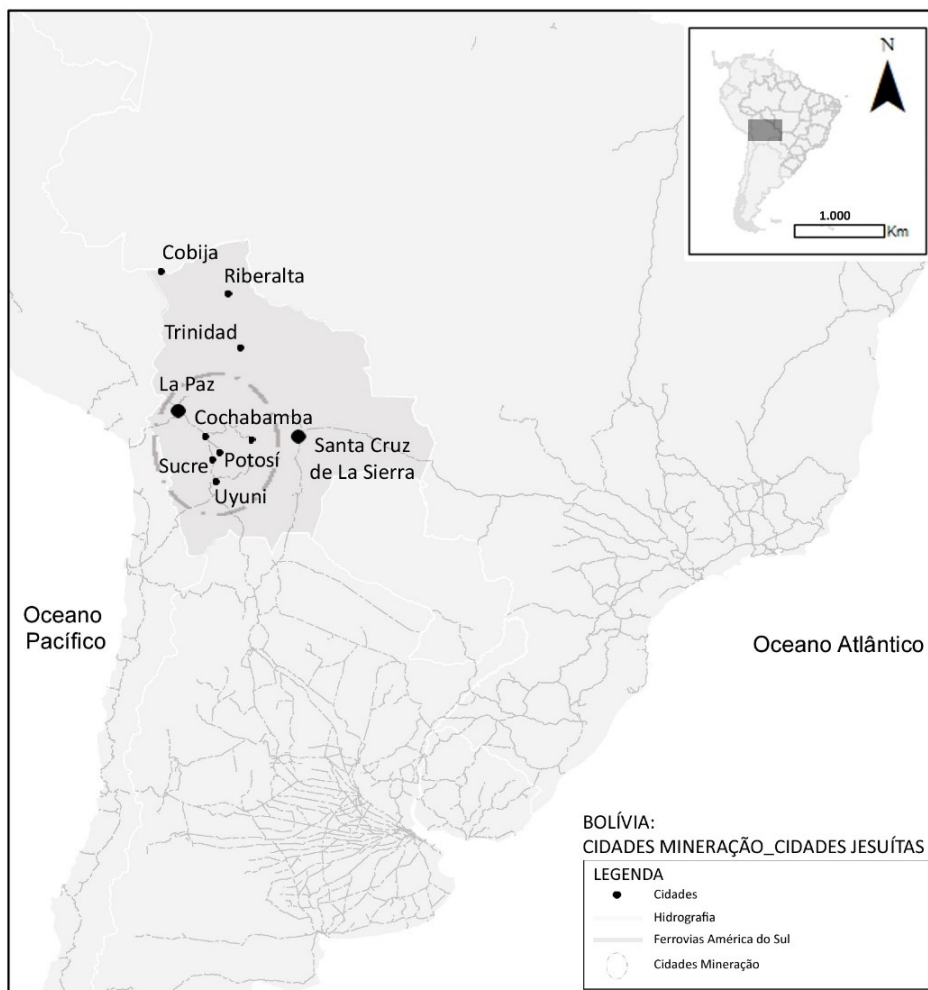
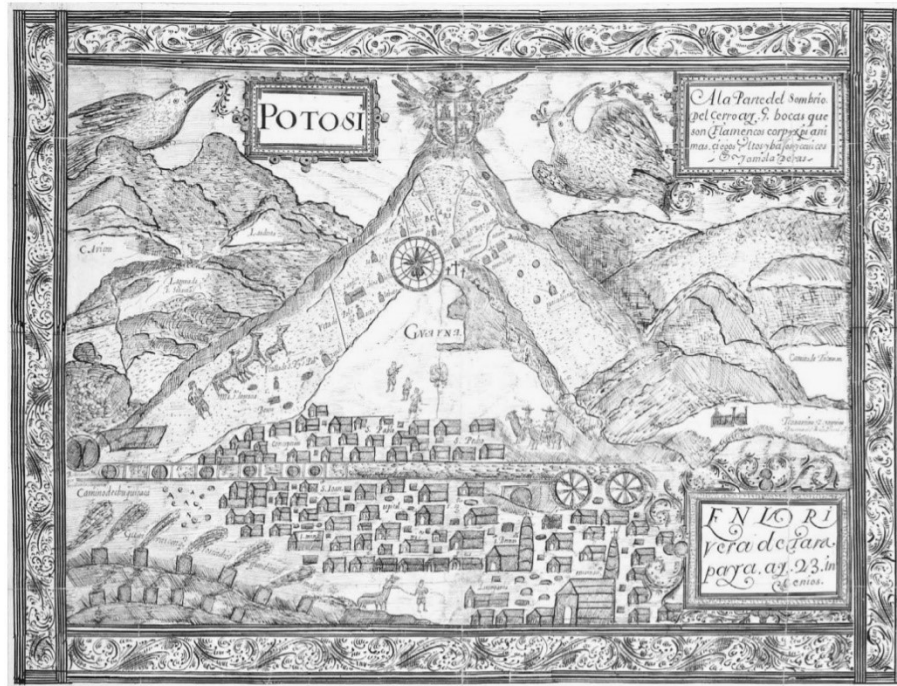


Figura 2-3 – Potosí e Cerro Rico, século XVI – XVII.



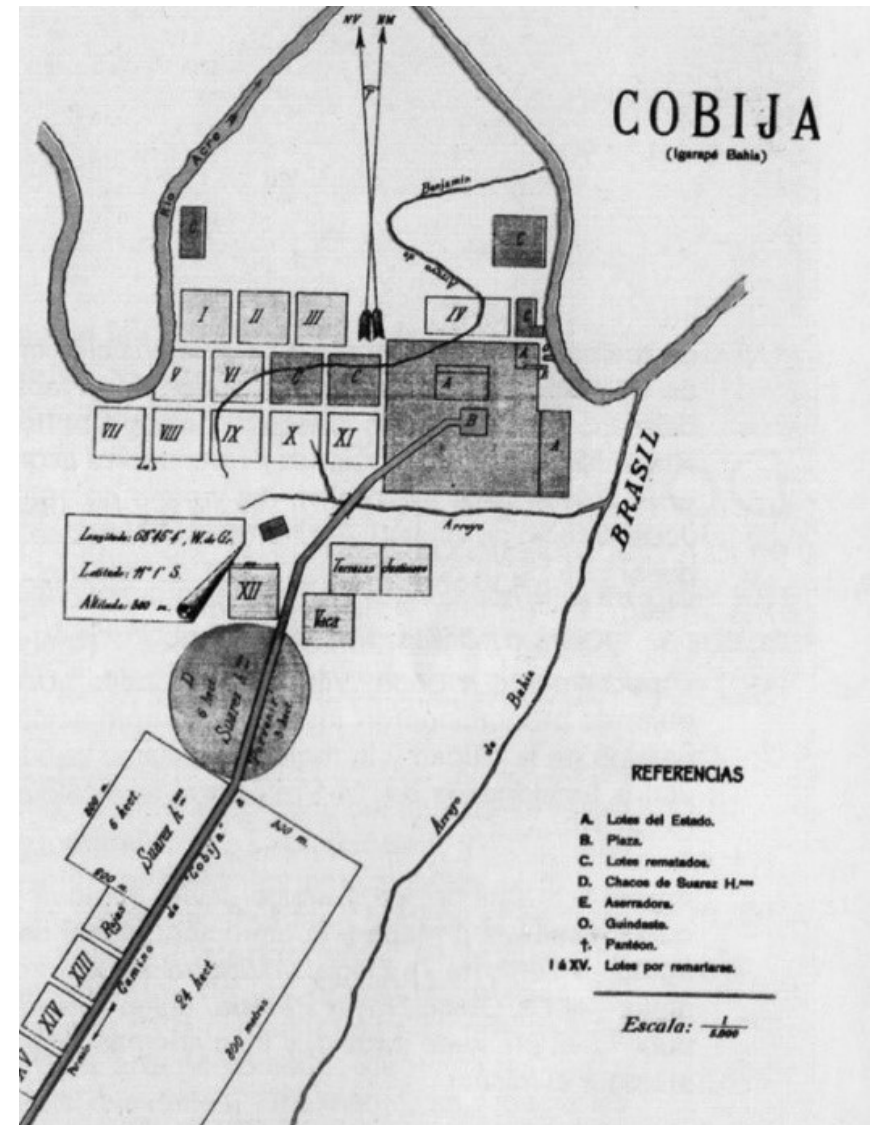
Vista geral de Potosí e Cerro Rico ao fundo. Desenho do século XVI ou XVII.
Fonte: BIBLIOTECA DEL PALÁCIO REAL.



Figura 2-4 – Vista atual de Potosí, ao fundo Cerro Rico.

Fonte: GUÍA DE ARQUITECTURA DE POTOSÍ, BOLIVIA.

Figura 2-5 – Cobija, 1909.



Fonte: ORTIZ, 2001.

Ao afirmar o potencial de exploração da prata desta região MORAES (2000: 203, apud REYES, 2009: 166) analisa o posicionamento de algumas das cidades e sua relação com o ciclo minerador, destacando neste contexto a importância fulcral de Potosí no processo de ocupação territorial por parte da Espanha. Condição que a faz ser considerada um dos lugares históricos do capitalismo, devido a enorme quantidade de prata ali encontrada.

A ocupação segue um eixo que vai das minas de mercúrio de Huancavelica, trezentos quilômetros ao norte de Lima, passando por esta cidade, e avançando num sentido sul para a velha região mineira de Cusco, até atingir o cerro de Potosí (a cerca de 2000 quilômetros de Lima), a montanha de prata descoberta em 1545, a quatro mil metros de altitude. (MORAES, 2000: 203, apud REYES, 2009: 166)

Por convenção costuma-se dividir a economia boliviana conforme seu lado ocidental e oriental, sendo o eixo divisório a cadeia de montanhas da Cordilheira dos Andes. De um lado ocorre a concentração de minerais em sua área montanhosa (porção ocidental), e do outro, o desenvolvimento de atividades agrícolas em sua parte oriental. Neste ponto, buscando suprir as necessidades da porção mineradora, destacam-se cidades como Cochabamba, fundada em 1571, Tomina (1575), e Tarija (1574), encarregadas da produção de trigo e milho, direcionada para as regiões do altiplano andino.

Ainda em meio a formulação do vice-reino do Rio da Prata, a ocupação do altiplano ocorre pela região identificada como Piemonte Andino. Nesta região destaca-se a cidade de Assunção, fundada em 1537, ponto de partida para inúmeras expedições de abastecimento de Potosí, entre as quais a que fundaria em 1561 a cidade de Santa Cruz de la Sierra.

La Paz (Ciudad de Nuestra Señora de La Paz), fundada em 1548, especializou-se no cultivo de raízes de coca e na criação de animais, e prosperou graças à condição de ponto de parada no caminho entre as minas de Potosí e o litoral, e também por

estar na rota entre Lima e Buenos Aires, enquanto Santa Cruz de la Sierra abastecia a mesma região com produtos tropicais. O trigo era trazido do Chile e os animais, tanto de carga quanto para o abastecimento de carne procediam da planície platina. Potosí se torna o polo aglutinador de uma economia agrária periférica, que se estende por uma enorme área, constituída apenas para abastecê-la, pois na lógica sistêmica do Antigo Sistema Colonial, o lucro oriundo do processo de mineração compensa tais investimentos. (REYES, 2009: 166-167)

Segundo MORAES (2005, apud, REYES, 2009: 167), grande parte da prata extraída do altiplano andino, em sua maior parte proveniente de Potosí, sendo enviada para Lima, de onde seguia para o porto de Callao, seguindo para o Panamá e de lá, enviada para Havana, de onde seguia para Sevilha, na Espanha, todo o trajeto levava cerca de dezoito meses. Seguindo a rota ilegal, o contrabando da prata do altiplano andino era desviado até o porto de Buenos Aires (sendo em 1580, responsável pela segunda fundação da cidade de Buenos Aires), tornando-se anos mais tarde uma das principais rotas de abastecimento de Potosí, criando uma ligação direta entre a região mineradora e o oceano Atlântico. Em 1595 este caminho passa a ser reconhecido pela coroa espanhola que buscava tanto o controle do contrabando quanto a contenção das investidas portuguesas, que ao longo da primeira metade do século XVII, pretendiam segundo BANDEIRA (1985, apud, REYES, 2009: 167), tomar posse de Buenos Aires, pois, além de permitir o controle da Bacia do Prata, abririam caminho para as minas de Potosí.

Desta forma, o movimento de colonização e exploração econômica espanhola em seus domínios americanos do vice-reino do Rio da Prata desempenham dois movimentos paralelos. O primeiro a partir do atual Peru e o segundo a partir do atual Paraguai (REYES, 2009: 167), criando novos assentamentos populacionais em áreas de difíceis condições de circulação, fundamentais para o controle econômico da América Espanhola, que de acordo com MORAES (2005: 64) obedeciam uma lógica na qual cada colônia aparece como parte de uma estrutura que trabalha para o centro do sistema, onde as colônias tornavam-se

porções da economia-mundo, na qual se apresentam como partes subordinadas de um império, e, em conjunto, delimitam a verdadeira periferia do mundo capitalista.

Na segunda metade do século XVII a produção mineira da prata da região de Potosí entra em declínio, a população que antes girava em torno de 160 mil habitantes decai para aproximadamente 30 mil habitantes, uma condição que continuava seu declínio, sendo em 1825, data da independência boliviana alcançado apenas 9 mil habitantes.

Nas palavras de CHARCAS (s.d, apud: REYES 2009: 169), o Alto Peru foi palco do primeiro movimento de independência da América Espanhola, um movimento iniciado em 1809, conforme descrito por KLEIN (2004: 61). Em relação ao território Boliviano, seu processo de independência foi nas palavras de MERCADO (1988: 17, apud: REYES 2009: 169) decorrente de dois fatos: da crise do *azougue* (resultado do bloqueio inglês comandado por Bonaparte); e da guerra das republiquetas (áreas rurais) entre 1809 e 1824. Importante destacar que todos estes processos se concretizam em 1825.

Para REYES (2009: 170) a Bolívia nasce como um Estado-tampão entre a Argentina e o Peru pois a elite da cidade de Lima tinha na construção do Estado boliviano um anteparo para a agressividade argentina, sendo este um dos motivos que levaram Simon Bolívar a não levar a cabo suas pretensões de construir uma só América.

Desta forma, o território Boliviano representaria ao contexto sul-americano um ambiente estratégico, tanto por seu posicionamento, quanto pelas riquezas em seu território, cuja exportação era dependente de territórios extra bolivianos. Neste sentido ao longo dos séculos XIX e XX as delimitações geográficas da Bolívia seriam constantemente redefinidas, um processo histórico que representa drásticas consequências aos contextos político, econômico e social do Estado boliviano.

Na análise de REYES (2009), a primeira derrota boliviana ocorre na Costa do Pacífico, na chamada Guerra da Confederação Peruano-Boliviana

(1836-1839), quando Peru e Bolívia se unificaram sob o decreto em 28 de outubro de 1836. Deste processo, o Chile, limítrofe à Bolívia e detentor de boa parte da costa do Pacífico, não aceitou a tentativa de unificação, declarando guerra à nascente Confederação em dezembro de 1836. Anos mais tarde, em 1839 esse conflito teve seu fim tendo o Chile como nação vitoriosa, garantindo também a hegemonia do Pacífico Sul (SANTOS, 2002: 51).

Em 1825 as autoridades Chilenas haviam reconhecido a Independência Boliviana, aceitando em comum acordo as delimitações territoriais. Por volta de 1830 as descobertas de imensas reservas de guano no litoral da Bolívia aumentam os interesses chilenos. Ricas em nitrogênio, fosfatos e amoníaco, as reservas de guano eram amplamente utilizadas como fertilizante no empobrecido solo da Europa. Anos mais tarde foram descobertas imensas concentrações de salitre, aumentando ainda mais o interesse Chileno na região. A partir de então, as províncias de Tarapacá e Antofagasta e o deserto de Atacama ganharam relevância. Centenas de quilômetros de ferrovias passaram a conectar os portos bolivianos, de Antofagasta, com a cidade de Oruro, passando por Uyuni, no departamento de Potosí (SEVERO, 2012).

Entre 1879-1884, a Bolívia se envolve em um novo conflito com o Chile. A Guerra do Pacífico, na análise de REYES (2009: 170-171), este conflito é decorrente de outro conflito originado em 1842, em função da descoberta da aplicabilidade agrícola do nitrato de sódio (salitre) e do guano (adubo rico em nitrogênio, proveniente das fezes de aves migratórias) no deserto de Atacama, áreas até então, repulsivas, apresentando limites imprecisos entre o Peru, o Chile e a Bolívia. Com o tempo, capitais de empresas chilenas passaram a controlar a extração desses produtos, sendo a Inglaterra o principal comprador. REYES ainda destaca o fato de que no pós-guerra a Inglaterra atua fortemente no controle do comércio e desenvolvimento das estradas de ferro da região, construídas para esse fim.

Segundo SANTOS (2002: 143, apud, REYES, 2009), a guerra do Pacífico se encerrou com a assinatura do Tratado de Ancón, em 20 de outubro de

1883, sendo a trégua com a Bolívia firmada apenas em 4 de abril de 1884. Os dois instrumentos consagraram a vitória chilena, com a cessão do litoral boliviano e das ricas províncias de Antofagasta e Tarapacá ao Chile. O Chile sairia deste episódio como força militar dominante no Atlântico Sul, tendo como aliados o império britânico e brasileiro. Em 1904 foi firmado um acordo entre os governos chileno e boliviano, permitindo a cessão de uso para a Bolívia do litoral marítimo chileno da cidade de Arica. Nas palavras de GUMUCIO, (1996: 20) *“a cambio de 300.000 libras esterlinas y de la construcción del ferrocarril Arica-La Paz por parte del vecino país”*.⁶⁶

A ausência de uma saída soberana para o mar ou a falta do ‘litoral’ deixou a Bolívia em segundo plano da DIT (Divisão Internacional do Trabalho) ou duplamente dependente; por um lado, os centros hegemônicos do capitalismo e, por outro lado, os países vizinhos que pudessem prover a comercialização dos seus produtos por via marítima. Com isso, o país empobreceu muito e manteve um padrão de desenvolvimento baixo em relação aos demais países da região. (WASSERMAN 2004: 340)

Figura 2-6 – Bolívia, 1825

Território Boliviano até 1825. Até essa data, a Bolívia concentrava áreas pertencentes ao atual território brasileiro, chileno e paraguaio, que ao longo dos anos foram sendo perdidos em decorrência de guerras ou acordos bilaterais.

Fonte: execução da autora conforme dados de pesquisas.



⁶⁶ Em troca de 300 mil libras esterlinas e a construção da ferrovia Arica - La Paz pelo país vizinho. (Tradução própria)

Enfraquecida pela perda de tão vasto território, a estruturação econômica boliviana a partir de 1880 teria como reflexo de suas estruturações apenas os impactos da Guerra do Pacífico, em acréscimo ao desenrolar de instabilidades sociais e econômicas articuladas desde o domínio espanhol.

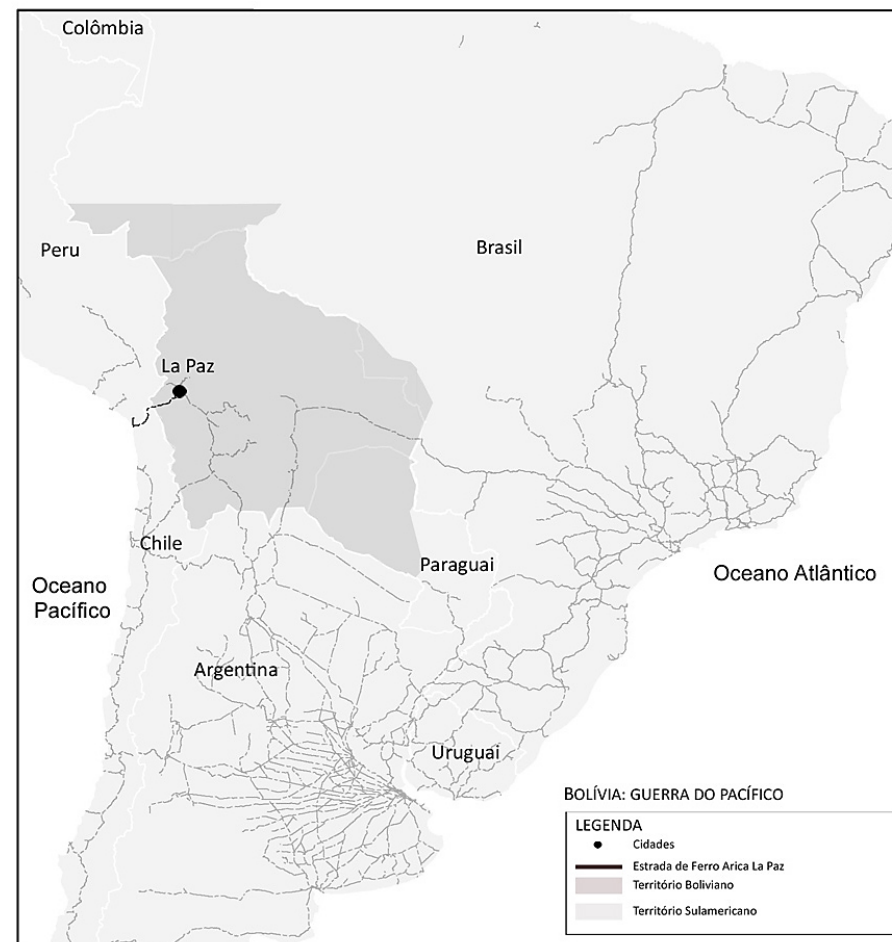
Em relação à exploração das minas de prata, BETHELL (2008) afirma que a produção acumulada da década de 1840 atinge índices equivalentes a metade dos índices apresentados em 1790. Neste ponto, em 1846 existiam em meio ao território Boliviano cerca de dez mil minas abandonadas, das quais dois terços estavam inundadas e incapacitadas de produzir. Deste montante, apenas 282 minas na República mantinham-se ativas, empregando cerca de nove mil trabalhadores, que em seu tempo livre se dedicavam à agricultura.

Desta forma, a Bolívia mantém sua sociedade estruturada a partir de uma base predominantemente rural, onde conforme relatos de BETHELL (2008: 378), quase 90 por cento de seus 1,4 milhões de habitantes viviam fora das cidades e povoados e eram responsáveis por mais de dois terços do produto nacional. Na sociedade rural, o equilíbrio entre as *haciendas* e as comunidades indígenas livres continuam mais ou menos da mesma maneira que fora no fim do período colonial. Em acréscimo à indústria mineradora, as demais indústrias nacionais bolivianas se dedicavam à fabricação de tecidos de lã (destinados ao consumo interno), e à manipulação de alimentos.

Figura 2-7 – Guerra do Pacífico.

Terminada a Guerra do Pacífico, a Bolívia perderia para o Chile seu acesso para o Oceano. Entre as ações previstas em meio ao tratado de paz entre os países, o Chile deveria construir a estrada de ferro interligando as cidades de Arica (litoral do Oceano Pacífico, no Chile) à La Paz (capital da Bolívia), o tratado também previa a autonomia boliviana no porto de Arica.

Fonte: execução da autora conforme dados de pesquisas.



BETHELL (2008: 379), ainda descreve que em 1850, com a estagnação da atividade mineradora, as manufaturas nacionais deixaram de satisfazer as demandas locais, a partir deste momento, a Bolívia se vê em meio a uma posição incomum: “sua balança de negócios apresentava um déficit constante, que somente a exploração ilegal de prata e um comércio bastante ativo de contrabando puderam remediar”.

Foram essas as condições internacionais gerais que, no terceiro quarto do século XIX, favoreceram a expansão da indústria mineira no altiplano boliviano. No começo, o capital era boliviano, (...). A partir de uma análise das primeiras companhias mineiras de Potosí e Oruro, pode-se ver que uma enorme parcela do estoque de capital proveio da aristocracia comerciante e fundiária produtora de grãos do vale de Cochabamba. (...) Com isso, a elite de Cochabamba pôde obter um excedente de capital. Além disso, parece que Cochabamba gerou uma classe de empresários novatos que se dispuseram a correr os riscos de investir fortemente na indústria mineira, um negócio que, por tradição, sempre foi bastante imprevisível. (BETHELL, 2008: 380)

Essa nova elite mineradora permite o desenvolvimento de um moderno setor econômico, capaz de criar demandas de mão-de-obra e gêneros alimentícios. Como consequência, a prática da agricultura comercial ganha novo dinamismo, impulsionando a construção de novos ramais ferroviários, ainda concentrados na porção ocidental do território boliviano, impulsionando a criação de novos mercados consumidores em meio as regiões marginalizadas. Neste momento, REYES (2009: 173) descreve ser o látex, matéria-prima da borracha, encontrado apenas na parte sudoeste da floresta equatorial amazônica, dividida entre a República da Bolívia e o Império brasileiro, configurando a fronteira entre Brasil e Bolívia como um ambiente de constantes embates entre os dois países.

Conforme relatado por SANTOS (2002: 103), vários insucessos marcaram as negociações bilaterais pelo domínio deste território fronteiriço, tendo

como destaque o Tratado de Amizade, Limites, Navegação, Comércio e Extradição, assinado no dia 27 de março de 1867. Complementando os dados de SANTOS, REYES (2009: 174) afirma que novos conflitos vieram a acontecer na última década do século XIX em função de problemas na demarcação dos marcos fronteiriços entre os dois países, principalmente no que tange à definição dos limites entre os rios Madera e Javari. Esta questão dos marcos fronteiriços seria aparentemente resolvida em 1898.

Em 1900 eclodiu a rebelião no Acre, que se prolongou por três anos e, ante a ameaça de uma intervenção direta do governo brasileiro, foi firmado entre Bolívia e Brasil o Tratado de Petrópolis (1903), no qual a Bolívia cederia o território do Acre ao Brasil em troca de dois milhões de libras esterlinas e o governo brasileiro se comprometeria a construir a estrada de ferro Madera-Mamoré, para superar o trecho encachoeirado do rio Madera, possibilitando o acesso das mercadorias bolivianas aos portos brasileiros do Atlântico (inicialmente Belém do Pará, na foz do rio Amazonas). (REYES, 2009: 173)

Nas palavras de DORATIOTO (1994: 79) a partir do Tratado de Petrópolis, o Acre, em um total de 191.000 km², tornou-se brasileiro. À Bolívia coube, na região amazônica, um trecho de 2296 km², situado entre os rios Abunã e Madera, obtendo assim, acesso ao oceano Atlântico, por meio da navegação do rio Amazonas e seus afluentes, condição esta, capaz de permitir maior facilidade de manobra à Bolívia em suas relações com a Argentina e o Chile, ao mesmo tempo que a ligava ao Brasil ainda mais intimamente (BRADFORD BURNS, apud: DORATIOTO, 1994: 79).

O Tratado de Petrópolis previa além do território do Acre acordos em relação à região platina onde na análise de DORATIOTO (1994: 79) foram transferidos à soberania boliviana 723 km² sobre a margem direita do rio Paraguai, dando ao país outro acesso ao Atlântico, além de 194,7 km² de outras pequenas parcelas de terra. Financeiramente, o Tratado determina que fossem pagos a quantia de dois milhões de libras

esterlinas à Bolívia pelo Brasil, além do compromisso com a construção de uma ferrovia entre os rios Madera e Mamoré.

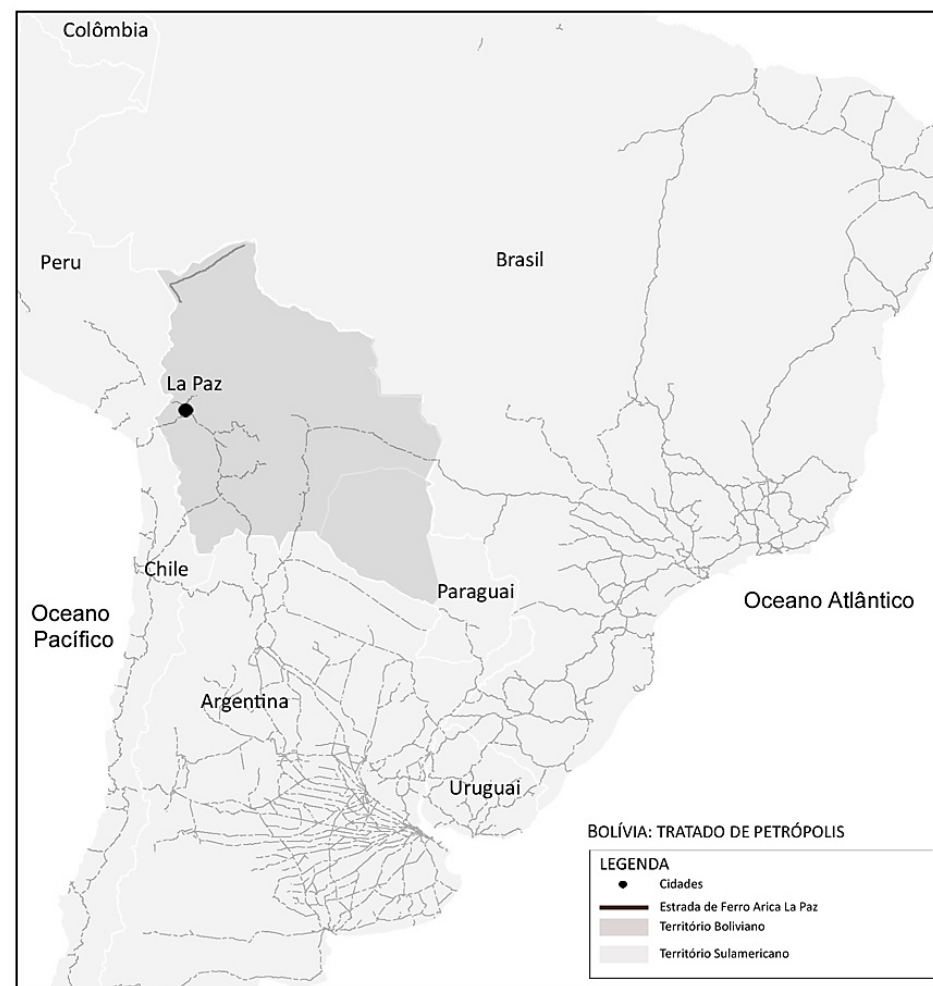
A construção da Estrada de Ferro Madera-Mamoré representa um dos episódios mais significativos da história da ocupação da Amazônia e da busca de integração ao mercado mundial, graças ao desenvolvimento do ciclo da borracha.

A intenção do projeto era estabelecer a ligação entre as regiões produtoras de látex, nas proximidades dos rios Madera, Mamoré, Guaporé e Beni (este último na Bolívia). As primeiras tentativas, datadas ainda da Segunda metade do século XIX, fracassaram ou por falta de verbas ou por falta de infraestrutura (...). Por esta razão, entre 1907-1912, período de construção da ferrovia, cerca de 30.000 trabalhadores de várias partes do mundo foram engajados, dos quais aproximadamente 6.000 faleceram no local. Ironicamente, a ferrovia Madeira-Mamoré entra em funcionamento no ano em que tem início a derrocada da produção de borracha nacional no mercado mundial. Mais tarde, a opção de Juscelino Kubitschek pelo investimento em rodovias como via de integração nacional se concretiza na região nortista com a inauguração da estrada ligando Cuiabá a Porto-Velho, em 1960. Teve início, então, a fase de sucateamento e abandono da ferrovia. Em 1972, ela foi totalmente desativada e seus arquivos incinerados. (MUSEU PAULISTA)

Figura 2-8 – Bolívia: Tratado de Petrópolis.

Com o Tratado de Petrópolis, a Bolívia “perde” o território que hoje caracteriza o atual Estado brasileiro do Acre. Em meio ao acordo deveriam ser realizadas as obras da Estrada de Ferro Madera Mamoré, em destaque no mapa, entretanto, em virtude das dificuldades técnicas e naturais, a ferrovia não chegou a ser concluída.

Fonte: execução da autora conforme dados de pesquisas.



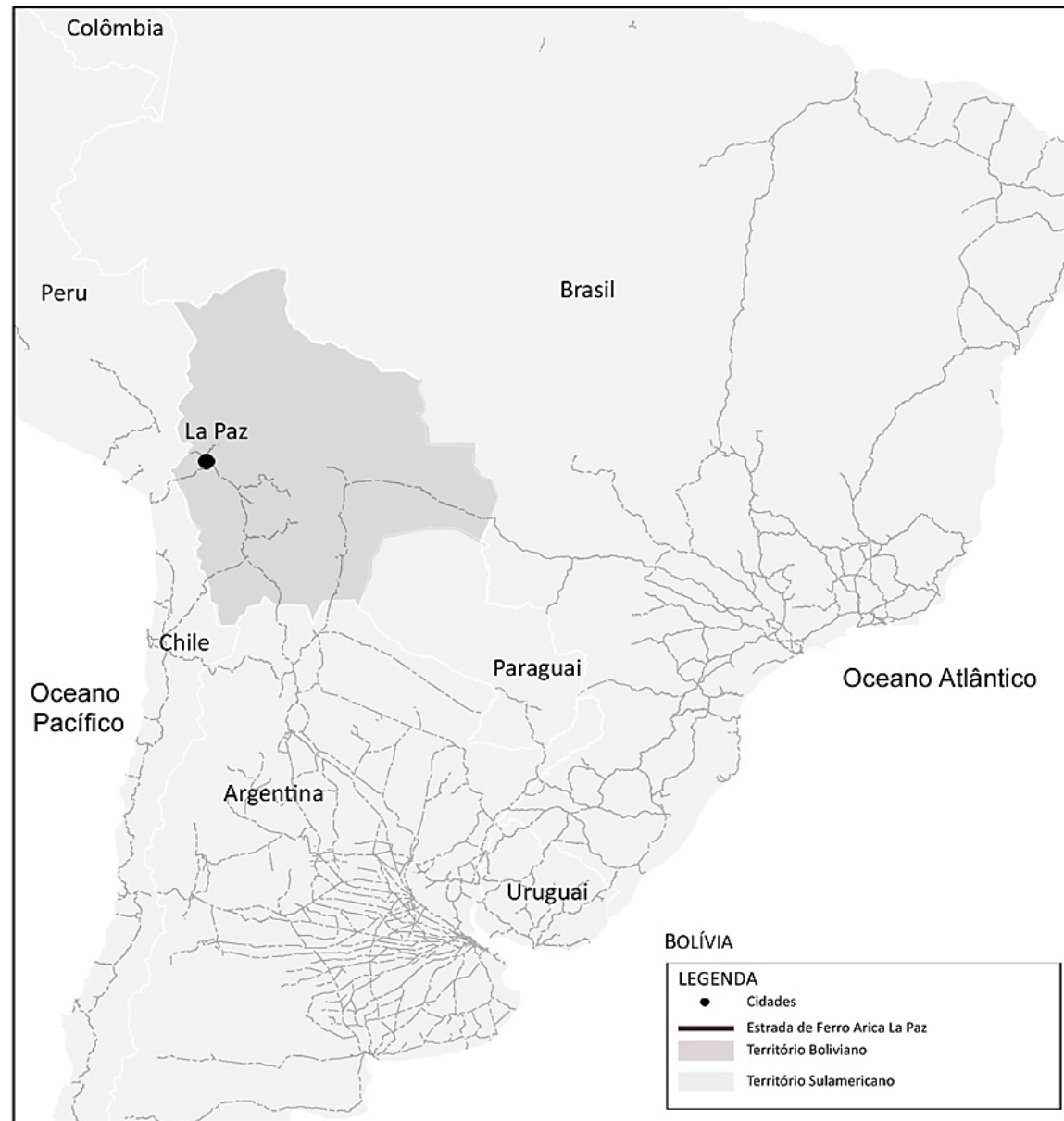


Figura 2-9 – Bolívia, Guerra do Paraguai.

Terminada a Guerra do Paraguai, a Bolívia perde parte de seu território localizado à Sudeste.

Fonte: execução da autora conforme dados de pesquisas.

Tabela 2-1 – População da Bolívia nos Principais Departamentos e em suas Capitais, 1846, 1900, 1950

FONTE: BETHELL, 2008: 383

POPULAÇÃO DA BOLÍVIA NOS PRINCIPAIS DEPARTAMENTOS E EM SUAS CAPITAIS, 1846, 1900, 1950			
Departamento Capital	1846	1900	1950
La Paz La Paz	412 867 42 849	426 830 52 697	948 446 321 073
Cochabamba Cochabamba	279 048 30 396	326 163 21 881	490 475 80 975
Oruro Oruro	95 324 5 687	86 081 13 575	210 260 62 975
Potosí Potosí	243 269 16 711	325 615 20910	534 399 45 758
Chuquisaca Sucre	156 041 19 235	196 434 20 907	282 980 40 128
Santa Cruz Santa Cruz	78 581 6 005	171 592 15 874	286 145 42 746
Tarija Tarija	63 800 5 129	67 887 6 980	126 752 16 869
Beni Beni	48 406 3 194	25 680 2 556	119 770 10 759
Total	1 378 896	1 633 610	3 019 031

Ao longo da história da Bolívia diversos acontecimentos perpetuaram uma situação de exploração das classes subalternas que se refletiram no espaço geográfico, gerando um processo conhecido como Desenvolvimento Desigual e Combinado no território boliviano, onde porções do território, em determinados períodos históricos, foram apropriadas por forças hegemônicas dentro do escopo do Modo de Produção Capitalista, sendo valorizadas em virtude de seu intrínseco valor de uso. (REYES, 2009: 162)

Para BETHELL (2008: 386) todo este cenário revela que a Bolívia foi um exemplo clássico de economia aberta, reflexo da articulação de grande parte de sua economia ao setor da mineração, sendo extremamente vulnerável às mudanças de preço dos produtos primários de exportação. Complementando tais afirmações REYES (2009: 162) afirma que “a Bolívia (assim como qualquer sociedade) não é o ponto de chegada da reflexão geográfica e sim o ponto de partida para a compreensão de uma intrincada relação, de uma sociedade nacional com o espaço e o tempo do capitalismo mundializado.”

A estrutura social da Bolívia continuou surpreendentemente estável, apesar das mudanças recentes e muito rápidas. No censo de 1900, apenas treze por cento da população foram registrados como “brancos”. Além disso, embora o censo sugerisse um grande crescimento da população urbana a partir de 1846, ele se baseava por uma definição generosa de urbano, ou seja, qualquer comunidade acima de 200 pessoas. Todavia se usássemos a definição mais realista de cidades de 20 mil habitantes, poucas mudanças significativas haviam ocorrido. De 1846 a 1900, a porcentagem da população que vivia nessas cidades aumentara de seis por cento para apenas sete por cento. Mesmo La Paz, o maior centro urbano do país,

registrara, em 1900, apenas 55 mil habitantes a mais, ou apenas 12 mil a mais do que meio século antes. Ainda que as novas minas tivessem criado diversas cidades novas ao sul de Oruro e ao norte de Potosí, o grande desenvolvimento da indústria mineira em 1900, com seus 13 mil trabalhadores, continuava a absolver apenas um por cento da população economicamente ativa. (BETHELL, 2008: 394)

Economicamente enfraquecida, em meio ao desenrolar da década de 1930, a Bolívia enfrentaria um novo conflito bélico. A Guerra do Chaco (1932-1935) envolvendo o Paraguai é por muitos caracterizada como uma das piores derrotas bolivianas, incluindo a perda de mais de 50.000 soldados no conflito (ANDRADE, 2007: 33). A região do Chaco compreende o triângulo entre os rios Paraguai, Pilcomayo e Parapetí, representando, uma região estratégica à Bolívia, sobretudo após a perda de seu território litorâneo para o Chile na Guerra do Pacífico. Para DORATIOTO (1994: 83, apud, REYES, 2009: 176), a planície do Chaco permitiria acesso ao rio Paraguai e daí ao rio da Prata e, por conseguinte, ao Oceano Atlântico.

Nas palavras de BETHELL (2008: 411), a Guerra do Chaco destruiu o sistema político existente na Bolívia desde 1880. em sua análise, o fim da guerra assistiu à falência do governo civil e dos partidos políticos tradicionais, proporcionando a estruturação de novas frentes políticas voltadas para a questão indígena, a questão trabalhista, a questão agrária e a dependência econômica em relação aos donos de minas, acarretando a criação de novos partidos e movimentos revolucionários entre o fim dos anos 1930 e início dos anos 1940, cujas consequências seriam sentidas na revolução social de 1952.

Desta forma, a Guerra do Chaco marca uma importante reviravolta na história econômica do país, que em acréscimo à crise de 1929 marcam o fim da expansão e capitalização da indústria mineira, que passa a congelar mudanças em sua estrutura e nos padrões de investimento. Um contexto que também atinge a economia rural, marcada pela

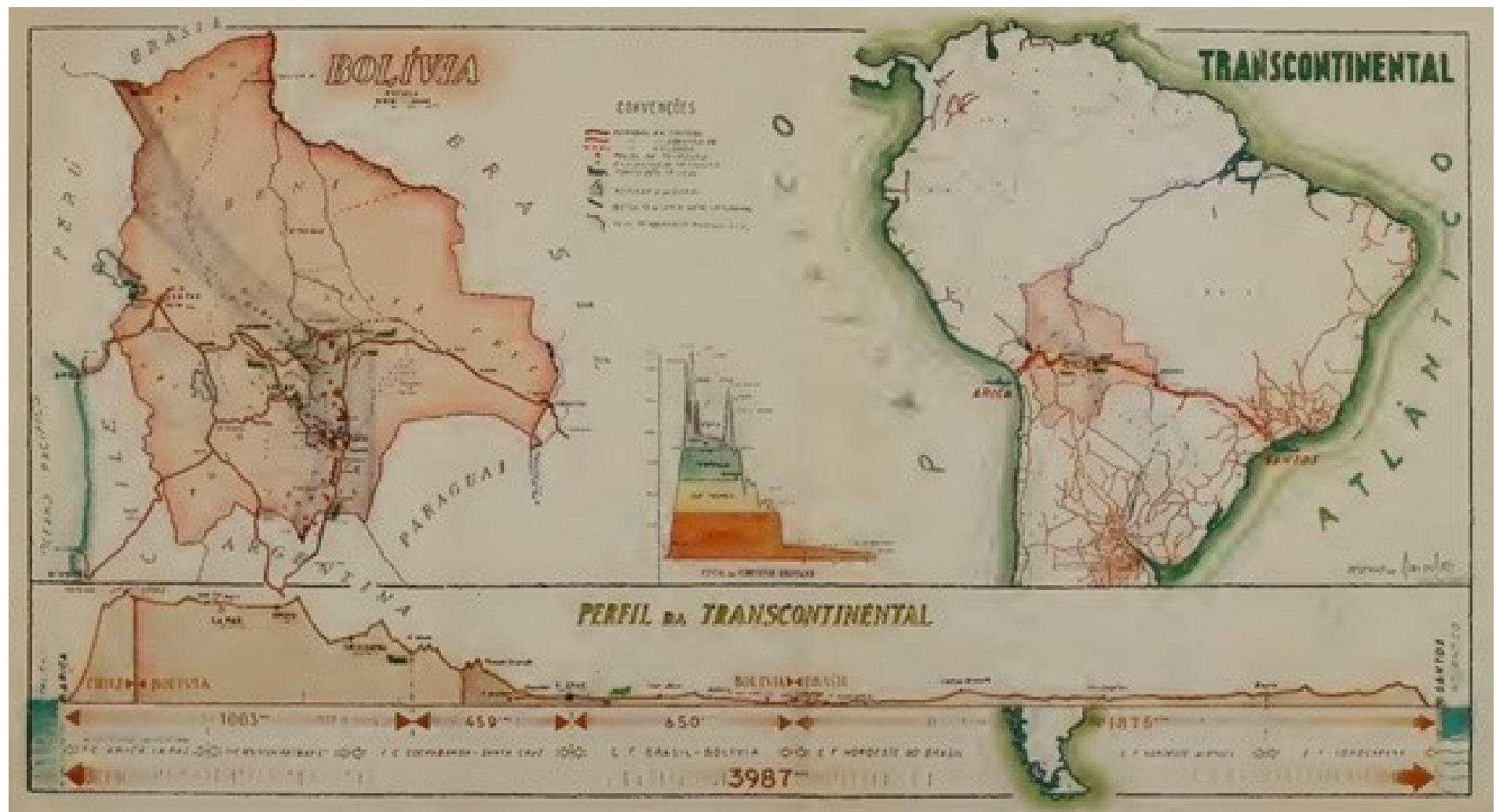
estagnação da economia, cujos reflexos colocam fim à expansão do sistema de *haciendas*. (BETHELL, 2008: 412)

Não há dúvida de que, no final desse conflito longo e sangrento, quando as tropas paraguaias vitoriosas chegaram ao limite da região do Chaco e aproximaram-se das escarpas andinas, o petróleo tornou-se uma importante questão (...). No entanto, até o final de 1935, a guerra estava sendo travada a centenas de quilômetros dos campos petrolíferos mais próximos. (...) Deve-se procurar a causa da guerra mais exatamente no complexo conflito político dentro da Bolívia e nas coerções que a depressão de 1929 exerceu sobre um sistema político frágil. (BETHELL, 2008: 410)

Em meio a tais instabilidades, um novo ciclo econômico passa a levantar os interesses geopolíticos de companhias internacionais e países de fronteira com a Bolívia. A descoberta de jazidas de petróleo, cuja delimitação incluía parte do território perdido para o Paraguai após o término da Guerra do Chaco, levanta suspeitas populares de que tal conflito foi resultado de um conflito basilar em torno das terras de petróleo entre a *Standart Oil of New Jersey*, que apoiava os direitos bolivianos, e a *Royal Dutch Shell*, que estava entrincheirada no Paraguai (BETHELL, 2008: 410).

Terminada a guerra, a região petrolífera Boliviana seria alvo de especulações provenientes do território Argentino e Brasileiro, cujas estratégias envolviam a articulação de eixos ferroviários (originando o trecho da Brasil-Bolívia, parte do traçado da sonhada Transcontinental Santos-Arica), com o intuito de otimizar as relações fronteiriças e fortalecer o poder hegemônico em meio ao contexto sul-americano. Fatos descritos a seguir. Nas palavras de REYES (2009: 161) essas perdas territoriais não só diminuem o tamanho do território boliviano como tolhem as perspectivas de circulação desse país, que tenta minimizar tais perdas com acordos de uso territorial exatamente com aqueles países que lhe tomaram o território.

Figura 2-10 – Áreas de exploração de petróleo e gás na Bolívia.



O mapa a esquerda representa o território Boliviano, com destaque para suas ferrovias e áreas de exploração do petróleo e gás, ao centro em destaque. Na direita, o mapa do continente sul-americano, destaca o traçado da Transcontinental Santos-Arica.

Fonte: WHATELY (1944)

2.5. As alterações estratégicas do século XX

Ao levar em conta a conformação sul-americana este estudo busca traçar parte dos acontecimentos em meio a atual conformação deste território, cujos impactos refletiram de forma direta e indireta na conformação de eixos nacionais e internacionais de transporte, incluindo neste processo os modais ferroviário e rodoviário, onde deve ser levado em conta que a atual conformação da malha de transportes em uso e estudo neste trabalho contempla ações geopolíticas em meio à Argentina, Paraguai, Peru, Chile, Bolívia e Brasil. Além disso, as estratégias de articulação territorial e econômica, culminaram (e ainda culminam) na conformação urbana das principais cidades dos países em estudo.

Para EURYDICE DE BARROS RIBEIRO (1990: 168. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY dir., 1990), o boom econômico no primeiro terço do século XX, foi no contexto sul-americano, baseado na exploração dos recursos naturais e produção agrícola. Entre os destaques, em um primeiro momento a Argentina torna-se o 3º produtor mundial de trigo e o 1º exportador de carne bovina (1913). No Chile, os recursos minerários como nitrato e cobre conformam a estrutura econômica no período em questão. México e Venezuela se destacariam pelo petróleo, tendo sido a Venezuela o primeiro exportador mundial e o 3º maior produtor mundial

De um modo em geral, os países sul-americanos articularam à sua maneira, prósperos sistemas produtivos, conduzidos pela lógica da monoprodução voltada para a exploração de recursos agro minerários, tornando-se em muitos casos, competidores entre si.

O modelo sul-americano, conforme já salientado, demonstra feições de uma economia aberta, cujas vantagens foram capazes de articular um rápido crescimento aos países, melhor dizendo, determinadas regiões dos países, em decorrência de sua articulação desequilibrada pautada por ciclos econômicos, completados rapidamente depois que os solos se esgotavam em decorrência da exploração desenfreada. Quando a

reversão cíclica se instala, deixa as cidades mineradoras (Antofagasta no Chile, por exemplo, após o fim do ciclo do nitrato) ou regiões agrícolas inteiras abandonadas. Além disso, esse ciclo econômico favorece um acúmulo de capital destinado à especulação e não ao investimento (EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 168. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY dir., 1990)

Entre as teorias geopolíticas deste período, ao afirmar que os principais contrastes fisiográficos do subcontinente giravam em torno dos antagonismos Atlântico-Pacífico, Bacia Platina e Bacia Amazônica, TRAVASSOS (1935, apud PFRIMER, 2011: 133) também coloca em jogo os interesses das duas potências regionais: Brasil e Argentina e seus respectivos posicionamentos com o território boliviano. Desta forma, este recorte revela uma espécie de triângulo “onde se confrontavam interesses brasileiros (influências amazônicas), argentinos (influências platinas) e bolivianos (influências andinas)” (PFRIMER, 2011: 133), assim sendo, a Bolívia deixa de ser um território insignificante, para abrigar o centro das atenções das principais estratégias de integração geopolítica do contexto sul-americano, onde “a chave desse problema se encontrava no chamado triângulo econômico Cochabamba-Santa Cruz de La Sierra-Sucre, verdadeiro signo da riqueza boliviana” (TRAVASSOS, 1935: 41).

PFRIMER (2011: 133) também destaca o comportamento dos discursos geopolíticos exógenos ao contexto sul-americano, que caracterizam a Bolívia como uma área inexpressiva, principalmente na escala global, que entretanto não deve ser completamente ignorada em função de sua atuação em meio a escala sul-americana, principalmente para as finalidades do projetos de integração regional. Desta forma, as ações exógenas legitimam os posicionamentos de poder atuantes em meio a região.



Figura 2-11 – Áreas Estratégicas.

Ao longo de sua evolução, o território boliviano sempre despertou os olhares de seus vizinhos. Do lado esquerdo, pode-se ser observada sua região mineira, do lado direito, o triângulo destaca sua região de extração de petróleo e gás.

Fonte: execução da autora conforme dados de pesquisas.

Considerando o posicionamento dos demais países fronteiriços ao território Boliviano, diferentes geopolitólogos argentinos vislumbraram o território boliviano como um espaço vazio a ser preenchido (PITMANN 1981 apud DODDS, 2000: 161) e como uma questão chave da política externa argentina (RUSSEL, 1988: 72; DODDS, 2000; CARLÉS, 1950; GUGLIAMELLI, 1975; ROMANO apud PEREIRA, 1974: 72; MACHICOTE apud MELO, 1997: 152). Em relação ao contexto chileno, autores como MONTALVA (1959) e PINOCHET (1977) ressaltavam que a Bolívia era uma área estratégica para a preservação dos interesses chilenos em relação à Argentina e ao Peru.

Ao ser caracterizado como o *Divortium aquarium* (divisor de águas), o território boliviano passa a ser visto como um ponto fulcral para a integração das diversas regiões do continente sul-americano (VALENCIA VEGA, 1968; PAREJA, 1978), impulsionando o desenvolvimento de uma série de alianças econômicas. Onde conforme os relatos de PFRIMER (2011: 134) outros intentos de cooperação regional já haviam sido organizados como a Comunidade Andina de Nações (CAN), Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC), porém sem avanços substanciais diante de uma contenção acentuada.⁶⁷

Tendo apenas o Porto de Arica, em território Chileno como saída para o Pacífico, a Bolívia torna-se um território propenso as investidas brasileiras e argentinas, que dualizariam o domínio sul-americano ao longo do decorrer da segunda metade do século XX. Desta forma, a fixação de uma rede de objetos técnicos e a consequente densificação da rede urbana foram fruto da ingerência brasileira e argentina nas políticas territoriais bolivianas por meio de golpes de Estado e incentivos econômicos (SCHILLING, 1981; MELLO, 1997; ZANATTA, 2006; PFRIMER, ROSEIRA, 2009, apud PFRIMER, 2011: 135).

Até 1950, grande parte do desenvolvimento boliviano se concentrava em meio ao altiplano, sendo seu eixo delineado de forma clara seguindo a direção norte-sul, estendendo-se desde a fronteira argentina por meio de Tarija, passando pelos principais centros mineradores como Potosí, Sucre e Oruro e indo até La Paz (PFRIMER, 2011: 135). Ao passo que o ocidente boliviano se destacava economicamente, articulava também pequenas centralidades em meio a sua porção oriental, destinadas principalmente a suprir carências de alimentos.

Tentativas de reversão deste contexto podem ser identificadas desde meados dos anos 1940, quando o Estado boliviano passa a se preocupar com a ocupação e valorização do território oriental, a partir da distribuição de parte do capital arrecadado pelos regimes tributários da extração mineira do altiplano para financiamentos voltados ao setor agroexportador em Santa Cruz. PFRIMER (2011: 135) destaca que este processo de inversão de investimentos em Santa Cruz não foi mera obra do acaso, uma vez que além do desenvolvimento nacional, tanto o fator geopolítico quanto a influência estrangeira foram preponderantes para que a região se tornasse polo de atração.

Nesse contexto, Santa Cruz deixaria de ser uma cidade média para se tornar uma área propícia à economia moderna e voltada para mercado internacional. (...) O objetivo principal almejado pelo novo planejamento territorial e a geopolítica prática boliviana era a criação de um eixo de ocupação em sentido Leste-Oeste. Esse projeto se baseava na teoria dos corredores econômicos, do qual La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de La Sierra seriam polos de desenvolvimento econômico. Ademais, estando cada polo de desenvolvimento localizado em um piso ecológico (*altiplano, vales e llanos*

⁶⁷ Além da ALALC, podem ser citadas organizações como o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata (FONPLATA), a Associação Latino-Americana de Integração (ALADI) e o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL), entre outros.

respectivamente) facilitaria a integração nacional. (PFRIMER, 2011: 135)

Neste contexto, a atuação brasileira em território boliviano foi ferrenha. Em relação à conexão ferroviária, o governo brasileiro em 1957, terminou a obra da Ferrovia Noroeste ligando a cidade de Bauru à Corumbá na divisa da Bolívia. Vale lembrar que o início deste projeto data de 1905, quando a Noroeste foi criada para a comunicação entre as cidades de Bauru (em São Paulo) e Cuiabá (capital do Mato Grosso), e que após inúmeras alterações em seu trajeto, teria em 1908 novas determinações para a comunicação entre as cidades de Bauru à Corumbá, tendo como previsões futuras a articulação ao porto de Arica, no Chile. Além disso, com os recursos previstos no Tratado de Petrópolis, os governos brasileiro e boliviano decidiram investir na construção da ferrovia ligando Corumbá a Santa Cruz de La Sierra, principalmente após a derrocada do projeto da Estrada de Ferro Madera-Mamoré.

A disputa pela hegemonia regional em território boliviano fez com que Brasil e Argentina aplicassem boa parte dos postulados de sua geopolítica formal. Em relação à geopolítica prática brasileira, não apenas a ligação viária bioceânica seria o ponto chave da sua política para o subcontinente, mas principalmente a satelitização dos prisioneiros geopolíticos (Bolívia e Paraguai). A finalidade principal era alcançar o Pacífico atraindo boa parte do cerne continental sul-americano e transformando-o na hinterlândia do porto de Santos. (PFRIMER, 2011: 137)

Em meio aos percalços da comunicação ferroviária em território boliviano, o governo brasileiro ordena a construção de uma ligação rodoviária conectando a Plataforma Central de Reserva brasileira à cidade de Corumbá no Mato Grosso do Sul, comunicando a fronteira brasileira à Santa Cruz de La Sierra. Anos mais tarde, o governo boliviano ordena a construção de uma autoestrada ligando as cidades de Santa

Cruz à Cochabamba, permitindo o acesso do Porto de Santos até os portos chilenos do Pacífico (PFRIMER, 2011: 137).

Nos anos 1970, ao longo do governo do General Hugo Banzer, Brasil e Bolívia assinaram os “Convênios de Cochabamba”, no qual o país andino se comprometia a fornecer ao Brasil 240 milhões de pés cúbicos diários de gás natural, por um prazo de 20 anos. Como forma de firmar esse acordo, o Brasil se comprometia com a construir do gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL), uma usina petroquímica, uma usina siderúrgica para a jazida de Mutum, e a conexão ferroviária entre Santa Cruz e Cochabamba. Por último, concedia quatro zonas francas à Bolívia (MELLO, 1997: 158-159; SCHILLING, 1981, apud PFRIMER (2011: 137).

As práticas geopolíticas argentinas tinham como estratégia principal o impedimento da concretização da conexão Santos-Arica, em acréscimo à criação de meios alternativos capazes de permitir a concorrência com este eixo.

Evidentemente que todo este jogo de estratégias e instauração de infraestruturas fixada para a contenção e exploração dos recursos naturais bolivianos por parte das nações hegemônicas sul-americanas, representariam enormes desafios a integração boliviana, cujos reflexos seriam sentidos em meio a desarticulação da malha ferroviária boliviana e a escassez de infraestrutura viária comunicando a porção oriental boliviana à ocidental, amargurada até os dias atuais.

A busca pela integração boliviana tem seu ponto de partida identificado na década de 1980, cercado principalmente em meio as estratégias de otimização das políticas de exploração dos hidrocarbonetos, apoiados pela estruturação de modais hidroviário e rodoviário, e posteriormente a instalação de dutos e interligação hidroviária.

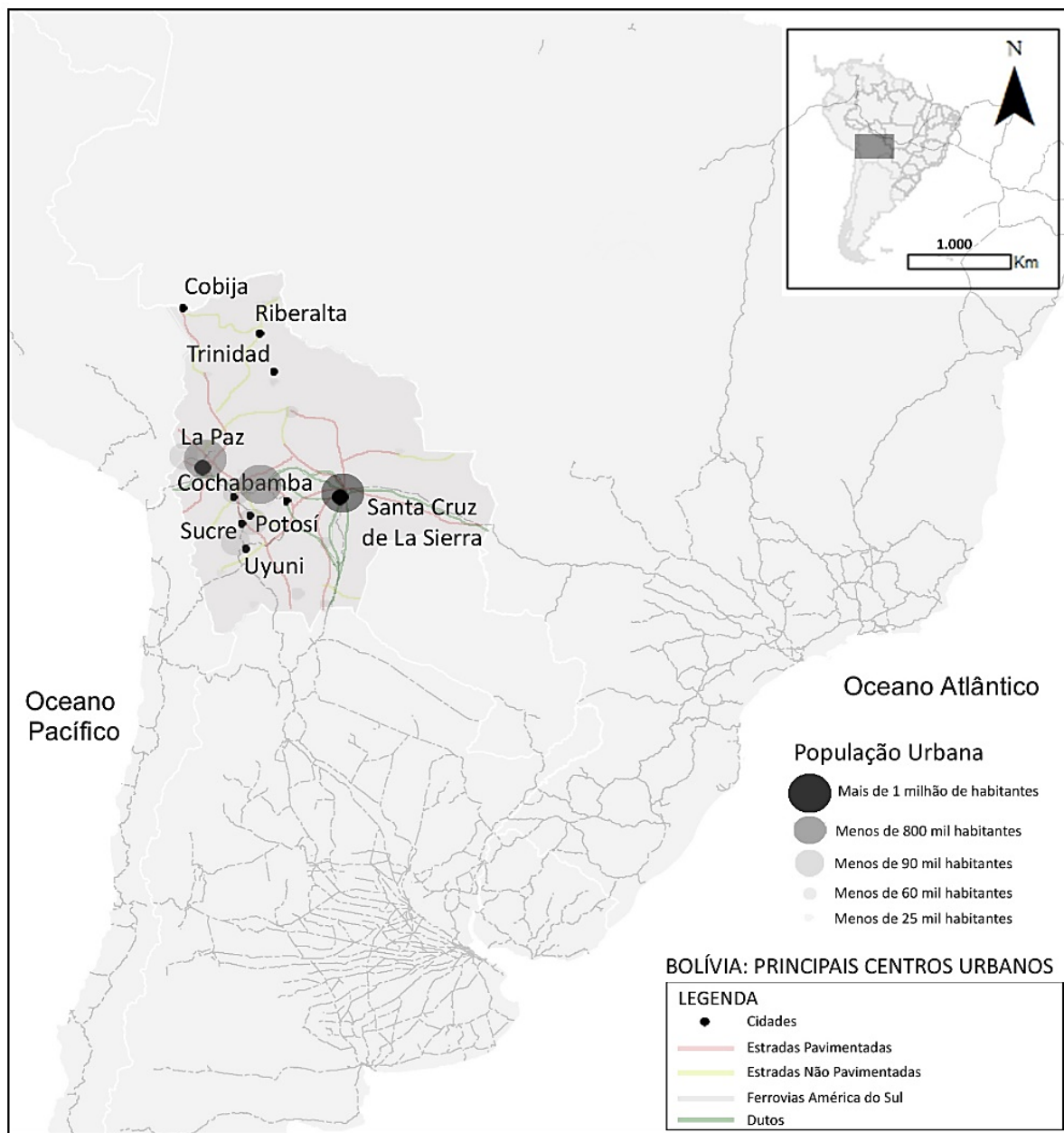
Um projeto importante visando a integração foi a construção da estrada Victor Paz Estenssoro, conectando Santa Cruz até Tarija e daí até Salta na Argentina. Posteriormente, a partir de um acordo entre o governo boliviano e brasileiro e a participação privada, construiu-se o gasoduto

Brasil-Bolívia (GASBOL), inconcluso desde os Acordos de Cochabamba. Na área hidroviária, o canal Tamengo foi construído, permitindo o acesso boliviano à hidrovia Paraguai-Paraná-Prata.

Figura 2-12 – Bolívia: Principais centros urbanos.

O mapa ilustra as principais artérias de comunicação e transporte da Bolívia, ferrovias, rodovias e dutos de gás, cujo traçado, consolida de forma direta e indireta a maior concentração populacional boliviana, sendo o destaque atual para as cidades de La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de La Sierra.

Fonte: execução da autora conforme dados de pesquisas.



3.

Ideais e Ideologias: Corredores Interoceânicos e a Economia Global

As palavras são testemunhas que muitas vezes falam mais alto que os documentos. Consideremos algumas palavras que foram inventadas, ou ganharam seus significados modernos, (...). Palavras como indústria, industrial, fábrica, classe média, classe trabalhadora, capitalismo e socialismo. Ou ainda aristocracia, e ferrovia, liberal e conservador como termos políticos, nacionalidade, cientista e engenheiro, proletariado e crise (econômica). Utilitário e estatística, sociologia e vários outros nomes das ciências modernas, jornalismo e ideologia, todas elas cunhagens ou adaptações deste período. Como também greve e pauperismo. (HOBBSAWM, 2000: 17)

3.1. A Compreensão do tamanho do Mundo

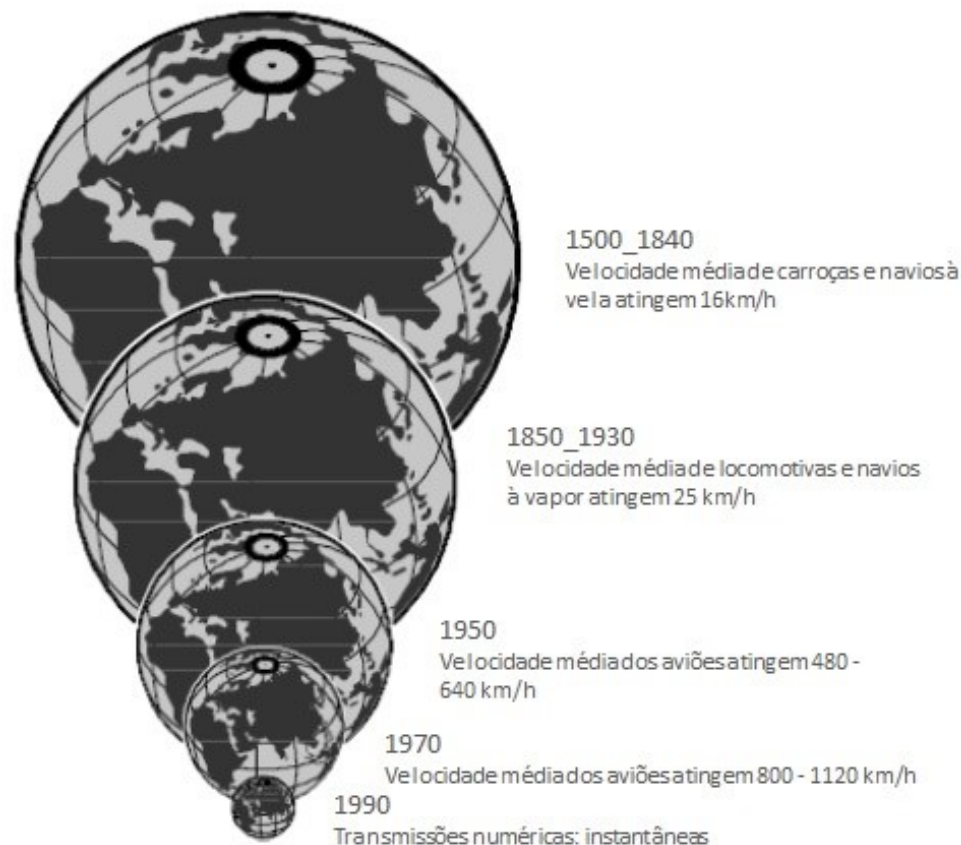
Em meio a análise das transformações do modo de se conceber o globo terrestre e as novas tecnologias do século XVIII, HOBBSAWM (2000: 23-24) e tantos outros estudiosos do período destacam que “a primeira coisa a se observar sobre o mundo na década de 1870 é que ele era ao mesmo tempo menor e muito maior que o nosso. Era menor geograficamente, porque até mesmo os homens mais instruídos e bem-informados da época (...) conheciam somente pedaços do mundo habitado”.

Neste sentido HARVEY (2012: 221), destaca que desde a Renascença, esforços foram realizados para uma reconstrução radical das visões do espaço e do tempo no mundo ocidental, destacando que de uma perspectiva “etnocêntrica, as viagens de descoberta produziram um assombroso fluxo de conhecimento acerca de um mundo mais amplo que teve de ser, de alguma maneira, absorvido e representado; elas indicavam um globo que era finito e potencialmente apreensível”. Nesse ambiente de transformações, destaca que “o saber geográfico se tornou uma mercadoria valiosa numa sociedade que assumia uma consciência cada vez maior do lucro.”

Figura 3-1 – Tamanho do Mundo

Com base na análise dos avanços técnicos e tecnológicos HARVEY (2012) e muitos outros pesquisadores desenvolvem análises no sentido de comparar a ideia de tamanho do mundo em decorrência do aumento das velocidades dos meios de transportes.

Fonte: Elaboração da autora conforme imagem em HARVEY, 2012: 220



Ainda assim, se o mundo era em muitos aspectos menor, a simples dificuldade ou incerteza das comunicações faziam-no praticamente maior do que é hoje. (...) O final do século XVIII era, pelos padrões medievais ou do século XVI, uma era de comunicações rápidas e abundantes, e mesmo antes da revolução das ferrovias, eram notáveis os aperfeiçoamentos nas estradas, nos veículos puxados a cavalo e no serviço postal. (...) (HOBSEBAWM, 2000: 25)

A esse respeito, HOBSEBAWM (2000: 25), ainda destaca as melhorias sofridas pelo sistema de carruagens postais, ou as também conhecidas diligências, que instituídas na segunda metade do século XVIII, foram consideravelmente expandidas entre o final das guerras napoleônicas e o surgimento da ferrovia, proporcionando maiores velocidades e regularidades na dispersão de informações. Porém, o fornecimento de transportes de passageiros por terra era pequeno e o transporte de mercadorias, também era por terra, vagaroso e proibitivamente caro. (HOBSEBAWM, 2000: 25)

Os mensageiros percorriam longas distâncias com despachos; os pontilhões conduziam as carruagens postais com mais ou menos uma dúzia de passageiros, todos sacolejando os ossos ou, caso sentados na nova suspensão de couro, sofrendo violentos enjoo. Os nobres locomoviam-se em carruagens particulares. Mas para a maior parte do mundo o que dominava o transporte terrestre era a velocidade do carteiro caminhando ao lado da mula ou cavalo. (HOBSEBAWM, 2000: 25)

Antes das grandes transformações resultantes da revolução industrial, marcadas pelo século XIX, a tecnologia de transporte limitava-se à energia animal para o transporte terrestre e à energia eólica para o transporte marítimo. As quantidades transportadas e as velocidades de deslocamento eram muito limitadas e o transporte marítimo e fluvial era a maneira mais prática de transportar mercadorias. A importância econômica e geopolítica do transporte marítimo foi reconhecida muito

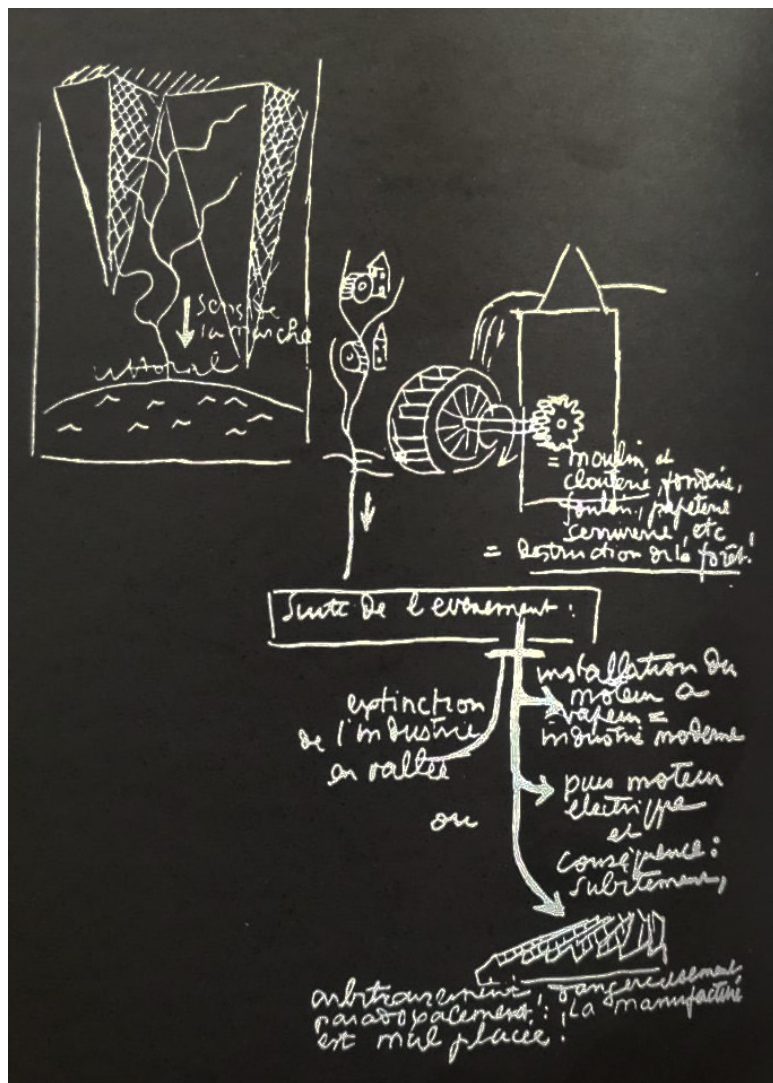
cedo e a Europa, de um modo em geral, países que dominavam a navegação, garantiam um significativo controle econômico e político.

A preponderância de cidades-estados durante esse período, salvo algumas exceções, pode, portanto, a priori ser explicada pelo transporte, ou melhor, pelas dificuldades de transportar mercadorias de um lugar para outro. Até o século XVIII, a quantidade de mercadorias transportadas entre as nações era insignificante para os padrões atuais. Importante destacar que o volume, e não a velocidade do comércio, melhorou com o mercantilismo, proporcionando assim, o maior desenvolvimento das cidades.

Já que o transporte fluvial ou marítimo abre um mercado mais vasto para qualquer tipo de trabalho do que unicamente o transporte terrestre, é na costa marítima e ao longo dos rios navegáveis que, naturalmente, todo tipo de trabalho ou ocupação começa a subdividir-se e aprimorar-se, e somente depois de muito tempo esses aperfeiçoamentos se estendem ao interior de um país. Uma carroça de rodas largas, servida por dois homens e puxada por oito cavalos, leva aproximadamente seis semanas para transportar de Londres a Edimburgo — ida e volta — mais ou menos 4 toneladas de mercadoria. Mais ou menos no mesmo tempo um barco ou navio tripulado por seis ou oito homens, e navegando entre os portos de Londres e Leith, muitas vezes transporta — ida e volta — 200 toneladas de mercadoria. Portanto, seis ou oito homens, por transporte aquático, podem levar e trazer, no mesmo tempo, a mesma quantidade de mercadoria entre Londres e Edimburgo que cinquenta carroças de rodas largas, servidas por 100 homens e puxadas por 400 cavalos. (SMITH, 1996: 78)

Foi durante a revolução industrial que ocorreram grandes mudanças nos sistemas de transporte, incluindo sua mecanização. Este período marca o surgimento do motor a vapor, que converte energia térmica em energia mecânica, o que garante uma expansão territorial significativa do transporte marítimo e ferroviário.

Figura 3-2 – Revolução Industrial nas imagens de Le Corbusier.



Fonte: LE CORBUSIER, 2008

Em meio as transformações, HARVEY (2012: 221) destaca que a acumulação de riqueza, de poder e de capital passou a ter um vínculo com o conhecimento personalizado do espaço e o domínio individual dele. Neste processo de “expansão”, ainda destaca que todos os lugares ficaram vulneráveis à influência direta do mundo mais amplo graças ao comércio, à competição intraterritorial, à ação militar, ao fluxo de novas mercadorias, ao ouro, à prata etc.

Neste contexto, mesmo em meio aos avanços, o mundo ainda se mostrava imenso, em virtude do desenvolvimento gradativo dos processos que lhe davam forma, ou seja, a revolução das concepções de espaço e de tempo se manifestou lentamente (HARVEY, 2012: 221). Desta perspectiva, HOBBSAWM (2000: 25) relata que o transporte por água era, portanto, não só mais fácil e barato, mas também geralmente mais rápido, uma vez que “a maior parte da superfície dos oceanos, (...) já tinha sido explorada e mapeada (...). Os principais contornos dos continentes e da maioria das ilhas eram conhecidos, embora pelos padrões modernos não muito corretamente”.

Avançando para terra firme, os relatos destacam que as áreas conhecidas, desbravadas pela ação humana, não passavam de áreas vazias e longínquas, dispersas por vários continentes, concentradas em meio à alguns quilômetros de terra adentro a partir da costa. Na descrição de HOBBSAWM (2000: 23) o mapa do mundo consistia em espaços brancos cruzados pelas trilhas demarcadas por negociantes ou exploradores. Assim como “o mundo conhecido”, o mundo real era muito menor em relação ao contingente humano, mesmo tendo em vista as deficiências dos recenseamentos, as especulações em torno dos habitantes da terra, que contabilizavam apenas uma “fração da população de hoje; provavelmente não muito mais que um terço” (HOBBSAWM, 2000: 24).

Em sua análise, ZUCCONI (2016: 68 - 75) pontua algumas considerações a respeito da representação cartográfica e estatística elaborada ao longo do século XIX. O autor destaca o fato de que no início do século, a

representação topográfica das cidades chega a ter ótimos níveis de precisão e de detalhamento, graças a uma série de progressos técnicos, reflexo de um colossal esforço analítico desempenhado entre o século XVIII e o século XIX. Avanço também pode ser notado em meio à representação topográfica dos bens imobiliários (aplicada sobretudo para fins de fiscalização e tributação). A maior precisão e clareza das representações também tem como aliada a difusão das informações registradas, auxiliando assim a leitura e compreensão do território.

Aliado aos avanços na cartografia, a análise estatística desenvolve espetacular avanço, garantindo a maior precisão às variações demográficas, econômicas, sociais, além do dimensionamento do volume de trocas da produção agrícola e manufatureira. Em sua análise, ZUCCONI (2016), destaca o ano de 1800 na França, com a fundação de um departamento central de estatística.

Sabe-se que o mundo em 1789 era essencialmente rural e “mesmo em áreas com uma forte tradição urbana, ainda que decadente, a porcentagem rural ou agrícola era extraordinariamente alta: 85% na Lombardia, 72-80% na Venécia, mais de 90% na Calábria e na Lucânia” (HOBSBAWM, 2000: 27), cidades vistas como berços do desenvolvimento “urbano”. Na descrição de HOBSBAWM (2000: 27), com exceção de algumas áreas comerciais e industriais bastante desenvolvidas, seria muito difícil encontrar um grande Estado Europeu no qual ao menos quatro de cada cinco habitantes não fossem camponeses. E até mesmo na própria Inglaterra, a população urbana só veio a ultrapassar a população rural pela primeira vez em 1851.

Figura 3-3 – Mapa da cólera em 1832.

Mapa da cólera em 1832 de Charles Picquet. A ilustração demonstra por meio de tons sombreado os índices de mortes por cólera por mil habitantes para cada um dos 48 distritos de Paris

Fonte: ZUCCONI, 2016.

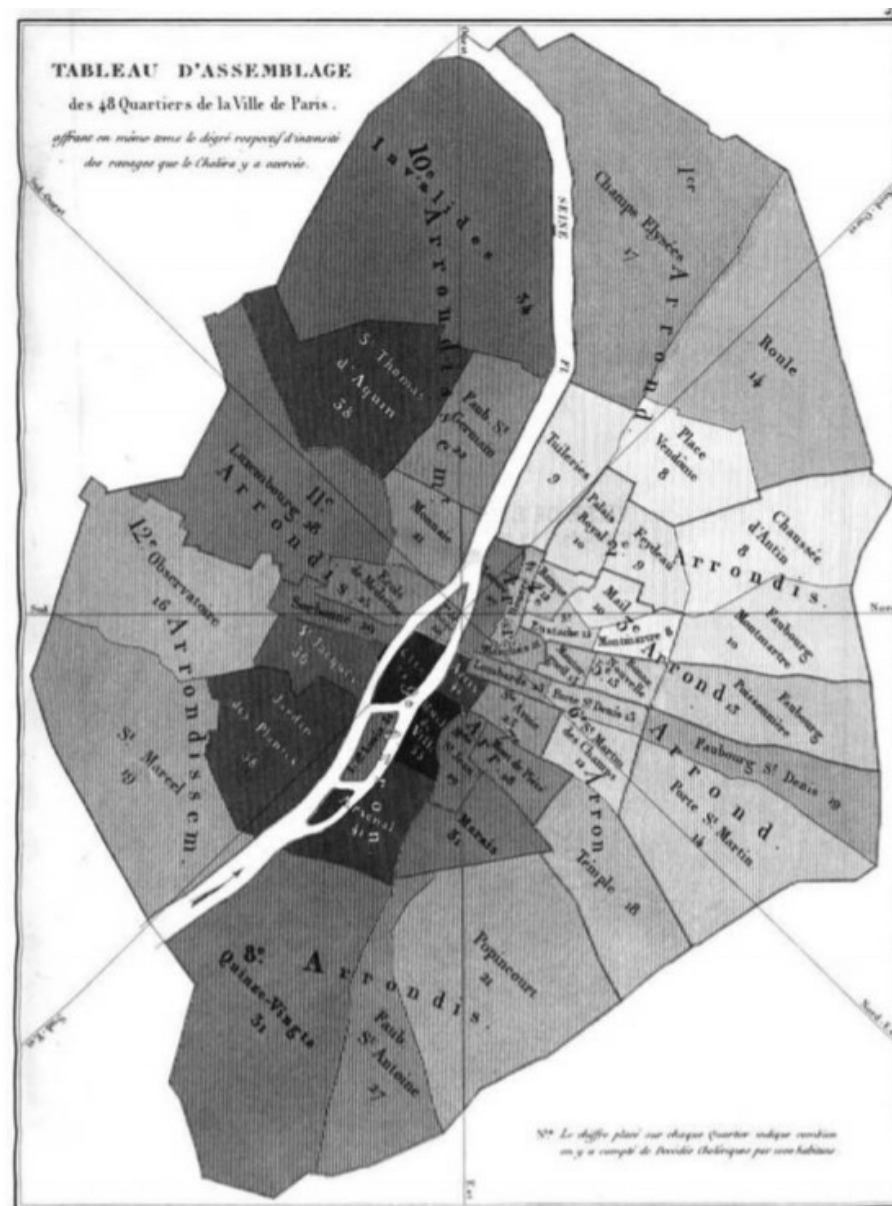


Figura 3-4 – Plano Parcelario, Madrid, 1876.



Fonte: ZUCCONI, 2016

Seria espantoso o tempo que levaria para viajar por terra com algum conforto. Estar perto de um porto era estar perto do mundo (...). O principal inconveniente do transporte por água era sua intermitência. Mesmo em 1820 os correios de Londres para Hamburgo e a Holanda eram despachados somente duas vezes por semana, para a Suécia e Portugal, somente uma vez por semana e para a América do Norte, uma vez por mês. (...) A notícia da queda da Bastilha chegou a Madri em 13 dias; mas em Péronne, distante apenas 133 quilômetros da capital francesa, as novas de Paris só chegaram no fim do mês. O mundo em 1789 era, portanto, para a maioria de seus habitantes, incalculavelmente grande. A maioria deles, a não se que fossem arrancados de sua terrinha por algum terrível acontecimento, como o recrutamento militar, viviam e morriam no distrito ou mesmo na paróquia onde nasceram. (HOBSBAWM, 2000: 26)

Nas palavras de LE CORBUSIER (2008: 25) o século XIX abria uma era de cálculo, de ciência experimental e aplicada, onde as máquinas surgiram em massa, sendo seu número crescente de tal modo a tumultuar e modificar os costumes, a economia, a sociologia. “A locomotiva, o livro do século XIX com seus processos de reprodução cada vez mais precisos, lançados à fome de quem queria deles se aproveitar” (LE CORBUSIER, 2008: 29), incentivando cada vez mais a utilização de novos materiais e técnicas. Criam-se grandes escolas dedicadas às ciências novas e para a formação de engenheiros.

Nesse sentido, ao passo que hoje temos a compreensão do significado da Revolução industrial, o que significa em meados do século XVIII afirmar que a Revolução Industrial explodiu? De acordo com HOBSBAWM (2000: 44), significa que “a certa altura da década de 1780, e pela primeira vez na história foram retirados o grilhões do poder produtivo das

sociedades humanas, que daí em diante se tornaram capazes de multiplicação rápida, constante, e até o presente ilimitada, de homens, mercadorias e serviços.”

A Revolução Industrial viria coroar todos os avanços do Renascimento, que iniciam a transformação da Europa entre meados do século XIV e o fins do século XVI, cuja disseminação se fez por meio das grandes navegações, implementação do mercantilismo e suas decorrentes evoluções caracterizando a transição do feudalismo para o capitalismo e significando uma evolução em relação às estruturas medievais, evidentes na cultura, sociedade, economia, política e religião. Desta forma, pode se afirmar, sob qualquer aspecto, ter sido este, o mais importante acontecimento na história do mundo, pelo menos desde a invenção da agricultura e das cidades (HOBSBAWM, 2000: 45).

O mesmo autor ainda destaca que de fato, a Revolução Industrial não foi um episódio com um princípio e um fim. Em sua análise afirma fazer sentido, apenas a indagação de quando as transformações econômicas foram suficientes para o estabelecimento de uma “economia substancialmente industrializada, capaz de produzir em termos amplos, tudo o que desejasse dentro dos limites das técnicas disponíveis, uma economia industrial amadurecida” (HOBSBAWM, 2000 45) para usarmos o termo técnico.

Nasceria uma potência: a Grã-Bretanha. Nas considerações de HOBSBAWM (2000: 45), qualquer que tenha sido a razão do avanço britânico, ele não se deveu à superioridade tecnológica e científica, até porque nesse setor, “nas ciências naturais os franceses estavam seguramente à frente dos ingleses”⁶⁸, em contrapartida, o contexto econômico articulado em meio ao território inglês os colocava em

⁶⁸ Vantagem que a Revolução Francesa veio acentuar de forma marcante, pelo menos na matemática e na física, pois ela incentivou as ciências na França enquanto a reação suspeitava delas na Inglaterra

evidência, sendo devidamente aproveitados os recursos disponíveis para a garantia do impulso à Revolução Industrial.

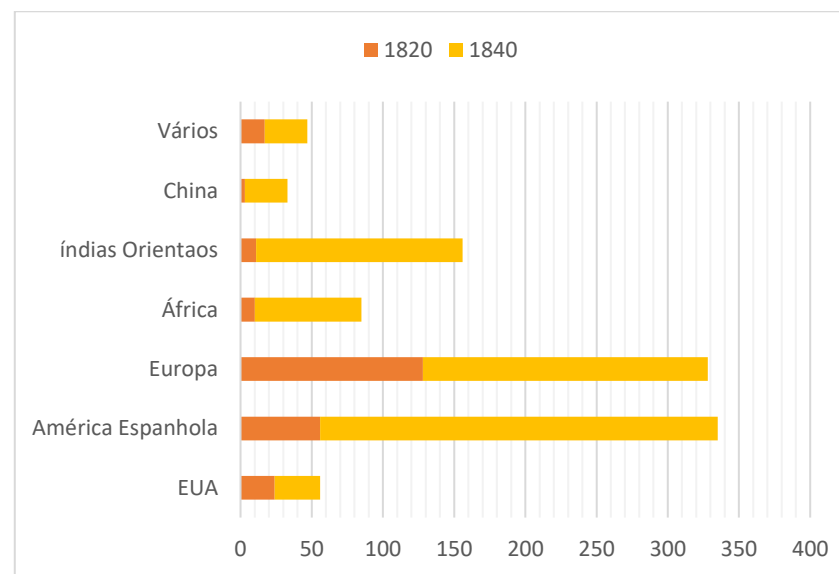
A agricultura já estava preparada para levar a termo suas três funções fundamentais numa era de industrialização: aumentar a produção e a produtividade de modo a alimentar uma população não agrícola em rápido crescimento; fornece um grande e crescente excedente de recrusas em potencial para as cidades e as indústrias; e fornecer um mecanismo para o acúmulo de capital a ser usado nos setores mais modernos da economia. Um considerável volume de capital social elevado (...) já estava sendo criada principalmente na construção de uma frota mercante e de facilidades portuárias e na melhoria das estradas e vias navegáveis. A política já estava engatada ao lucro. (...) No geral, todavia, o dinheiro não só falava como governava. (HOBSBAWM, 2000: 47)

Como grande símbolo da Revolução Industrial, a indústria algodoeira foi lançada como um plantador de sementes, em meio ao empuxo do comércio colonial ao que estava ligada diretamente; um comércio que prometia uma expansão em quantidade e por meio de uma velocidade imprevisível (ao menos não vista antes), que encorajou o empresário a adotar as técnicas revolucionárias necessárias para lhe fazer face. Logo após, os inúmeros avanços técnicos e tecnológicos, a utilização do vapor, do carvão e do ferro, mostraria como reflexo a disseminação dos efeitos da embrionária Revolução Inglesa em meio ao contexto europeu e às antigas colônias, como a até então longínqua América, contextos “econômicos” inundados por especialistas, máquinas a vapor, maquinaria para o processamento do algodão e investimentos britânicos entre 1789 e 1848 (HOBSBAWM, 2000: 49-50).

Para o Brasil, e sobretudo para o Estado e cidade de São Paulo, o ciclo do algodão representaria papel de destaque na articulação econômica, em meio ao interior do Estado, o cultivo do algodão seria incentivado e posto em prática por inúmeros fazendeiros, desenvolvendo a economia de diversas cidades. A Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro teve

ao longo de seu desenvolvimento, forte articulação com o ciclo do algodão, distribuindo seus trilhos em diversas áreas onde o cultivo era praticado. Para a cidade de São Paulo, o ciclo do algodão representaria papel de importância à industrialização, onde inúmeras tecelagens foram abertas. Vale destacar também que o processo de industrialização seguiria também em direção ao interior do Estado, abrindo caminho para outros ramos da atividade industrial.

Gráfico 3-1 – Inglaterra, Oficina do Mundo



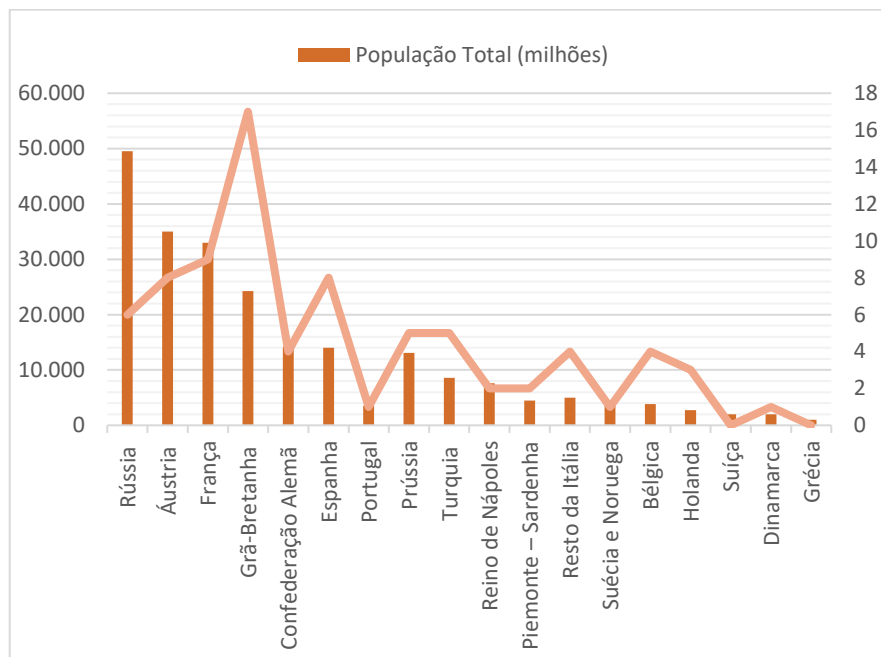
Exportações Inglesas de algodão para várias partes do mundo (1820-1840). Destaque para os índices na Europa e domínios da América Espanhola.

Fonte: HOBSBAWM, 2000

Deste cenário, em 1848, apenas uma economia estava efetivamente industrializada – a inglesa – e conseqüentemente dominava o mundo, espalhando por todos os ambientes “civilizados” produtos “industrializados” de origem inglesa. Provavelmente na década de 1840, os Estados Unidos e uma boa parte da Europa (Ocidental e Central) já

tinham ultrapassado ou se encontravam na soleira da revolução industrial, dando início ao processo de concorrência à soberania inglesa.

Gráfico 3-2 – Os Estados da Europa em 1836

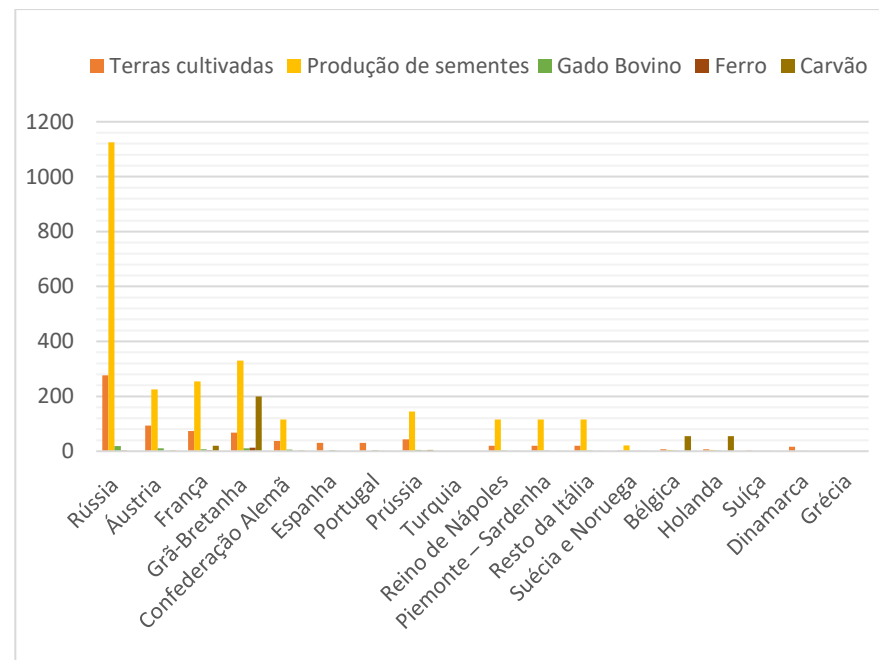


Destaque para o número de cidades com mais de 50 mil habitantes na Grã-Bretanha, totalizando 17 em 1836 e França, com 9. Em 1836, a população francesa ainda era superior à população inglesa.

Observações: Rússia (incluindo Polônia e Cracóvia); Áustria (incluindo Hungria e Lombardia); Grã-Bretanha (incluindo a Irlanda); Confederação Alemã (excluindo Áustria, Prússia); Turquia (incluindo Romênia).

Fonte: HOBSBAWM, 2000.

Gráfico 3-3 – Características do Consumo em 1836



Características do Consumo de cidades da Europa em 1836. No contexto geral, ainda pode ser observado o predomínio das funções econômicas do mundo agrícola. Até esse período, Grã-Bretanha apresentava como consumo de ferro 13 (milhões de cwt) e 200 carvão (milhões de cwt); já a França, apresentava como consumo de ferro 4 (milhões de cwt) e 20 carvão (milhões de cwt).

Observações: Terras cultivadas (Morgen – medida Holandesa = 2116 acres) milhões; Produção de sementes em Scheffel (milhões); Gado Bovino (milhões); Ferro (milhões de cwt); Carvão (milhões de cwt).

Rússia (incluindo Polônia e Cracóvia); Áustria (incluindo Hungria e Lombardia); Grã-Bretanha (incluindo a Irlanda); Confederação Alemã (excluindo Áustria, Prússia); Turquia (incluindo Romênia)

Fonte: HOBSBAWM, 2000.

Conforme já destacado, junto com a Revolução Industrial, outras revoluções se espalharam pelo mundo, sendo uma das primeiras grandes transições a demográfica: a população mundial iniciava uma “explosão” sem precedentes, multiplicando seu número no curso dos últimos 150 anos⁶⁹. Como exemplo, HOBBSAWM (2000: 188-189) destaca que entre 1750 e 1850 a população da Espanha e Portugal aumentara em um terço, já na América Latina, a população provavelmente cresceu a uma taxa comparável à da Espanha.

Para BENÉVOLO (1983: 26), a grande diferença entre a cidade e a aldeia se encontra no fato de que a cidade é mais dinâmica e se transforma mais rapidamente, possuindo desta maneira, sua própria dimensão de tempo, diferente do tempo da aldeia, definido pelas atividades do campo. A cidade torna-se o local do poder, seu nascimento justifica-se pela existência de um excedente agrícola.

Na análise de SMITH (1996), primeiramente, foi o mercado europeu que se ampliou cada vez mais, de forma gradual. Desde a descoberta da América, a maior parte da Europa se desenvolveu. A Inglaterra, a Holanda, a França, a Alemanha, e mesmo a Suécia, a Dinamarca e a Rússia, todas elas progrediram consideravelmente, tanto na agricultura como em manufaturas. Em relação à Espanha e Portugal, destaca que ao contrário dos demais países citados, parece haverem retrocedido.

Ainda considerando as colocações de SMITH (1996), a produção crescente da agricultura e das manufaturas europeias deve necessariamente ter exigido um aumento gradual da quantidade de dinheiro-prata para fazer circular essa riqueza e o número crescente de indivíduos ricos. A própria América tornou-se um novo mercado para a

produção de suas próprias minas de prata; e uma vez que seus progressos na agricultura, na indústria e na população eram muito mais rápidos, “efêmeros” do que os dos países europeus mais prósperos, sua demanda de moeda prata deveria também aumentar com rapidez muito maior. A ideia de modernidade e prosperidade, advinda com a Revolução Industrial, pode ser também notada a seguir:

Também a maior parte das colônias espanholas e portuguesas representam novos mercados. A Nova Granada, o Lucatan, o Paraguai e os Brasis, antes de serem descobertos pelos europeus, eram habitados por nações selvagens, que não possuíam nem artes nem agricultura. Entrementes, todos esses países já evoluíram muito sob este aspecto. Mesmo o México e o Peru, embora não possam ser considerados absolutamente como mercados novos, certamente constituem hoje mercados muito maiores do que em qualquer época anterior. (SMITH, 1996)

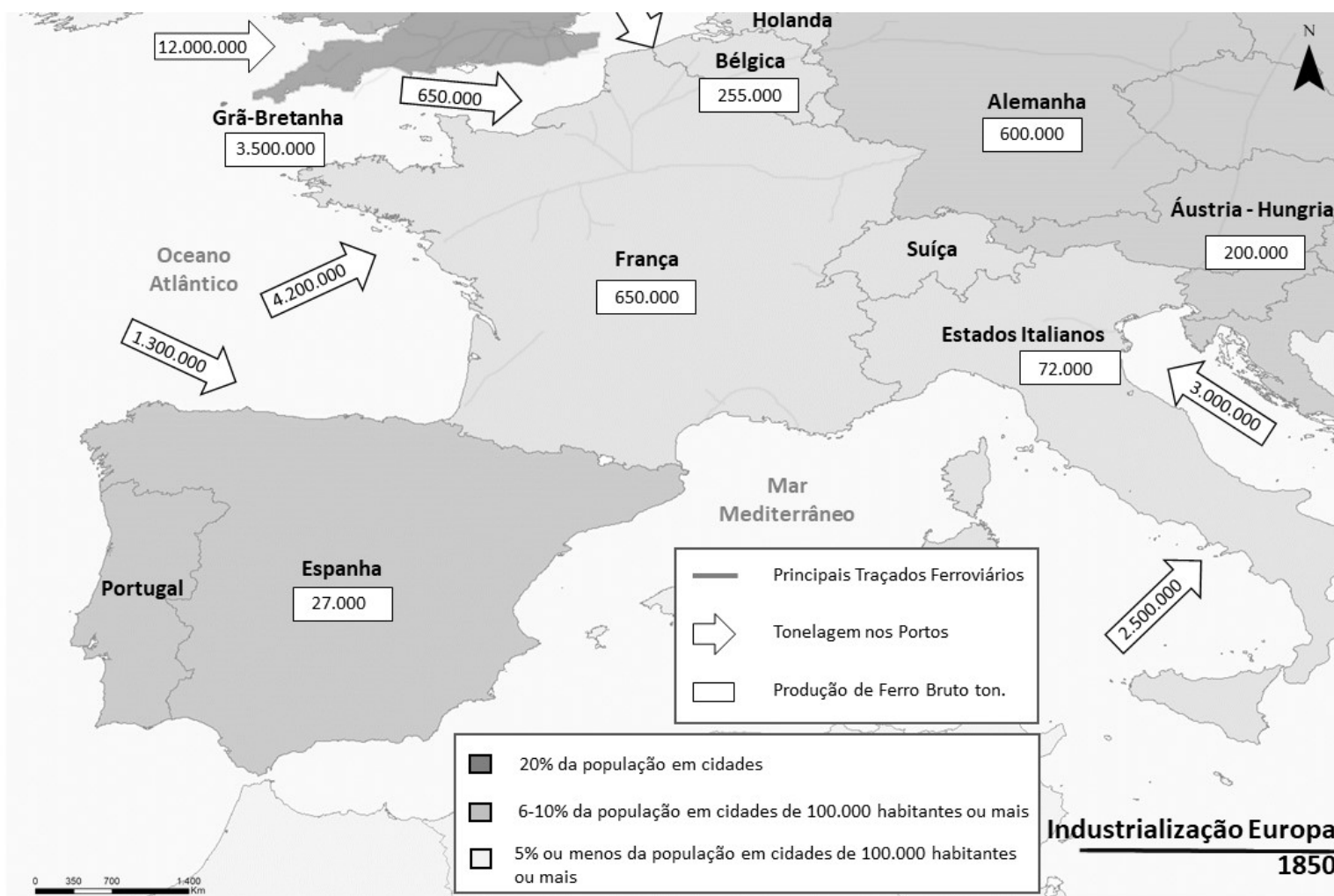
Acompanhando o crescimento populacional, as comunicações foram outro grande símbolo da revolução. Mesmo com as ferrovias ainda em meio a sua primeira infância em 1848, já se mostrava como o trem seria um elemento importância fundamental não apenas na Grã-Bretanha, mas também nos Estados Unidos, na Bélgica, na França e na Alemanha⁷⁰. A melhoria das estradas também foi significativa nesse período em toda a Europa, marcada pela construção de “arrebadoras pontes, que se curvavam sobre os rios, as grandes vias aquáticas artificiais e as docas, os esplêndidos veleiros deslizando como cisnes a toda vela e as novas e elegantes carruagens do serviço postal fossem e continuem a ser alguns dos mais belos produtos do desenho industrial” (HOBBSAWM, 2000: 190).

⁶⁹ Visto que poucos países, antes do século XIX, tinham qualquer coisa que se parecesse com um censo, não se sabe com precisão a rapidez do aumento populacional nesse período, mas foi certamente um aumento sem precedentes e de certo, maior nas áreas economicamente mais avançadas.

⁷⁰ Em números, a Bélgica quase duplicou sua rede de estradas entre 1830 e 1850, e até mesmo a Espanha, graças em grande parte à ocupação francesa, quase duplicou sua

diminuta teia viária. Havia, por exemplo, em 1850, um total de pouco menos de 100 milhas de ferrovias em toda a Espanha, Portugal, Escandinávia, Suíça e toda a península Balcânica, e, tirando os Estados Unidos, menos do que isto em todos os continentes não europeus juntos. (HOBBSAWM, 2019: 187)

Figura 3-5 – Industrialização na Europa, 1850.



O mapa ilustra as variações relativas à produção e tonelagens de distribuição nos principais centros da Europa de 1850, sobrepostas na atual subdivisão política do contexto europeu. Além disso, o mapa também ilustra estratégias dos principais eixos ferroviários já articulados no contexto europeu.

Fonte: HOBBSAWM, 2000

A terceira grande mudança se caracterizou pelo aumento do volume do comércio e da emigração, ou seja, a ideia de movimentação do globo. HOBBSAWM (2000: 191), ao destacar esse processo, ressalta que nesse primeiro momento não se devam ser realizadas generalizações, mas reforça, “tomando-se o mundo da revolução dupla como um todo, o movimento de homens e mercadorias já tinha o impacto de um deslizamento de terra”. Neste movimento, entre 1816 e 1850, perto de cinco milhões de europeus deixaram seus países nativos (quase quatro-quinientos deles para as Américas) e, dentro dos países as correntes de migração internas eram bem maiores.

O drama mais óbvio desse período foi econômico e tecnológico: o ferro derramando-se em milhões de toneladas pelo mundo, serpenteando em estradas de ferro que cortavam continentes, cabos submarinos atravessando o Atlântico, a construção do Canal de Suez, as grandes cidades, como Chicago surgidas do solo virgem do meio-este americano, os imensos fluxos migratórios. Era o drama do poder europeu e norte-americano, com o mundo a seus pés. Mas aqueles que exploraram esse mundo conquistado eram, se excluirmos o pequeno número de aventureiros e pioneiros, homens sóbrios em roupas sóbrias, espalhando respeitabilidade e um sentimento de superioridade racial juntamente com gasômetros, estradas de ferro e empréstimos. (HOBBSAWM, 2019: 25)

Ao analisar a estruturação do capitalismo, HOBBSAWN (2019: 21) destaca que na década de 1860, uma nova palavra entrou no vocabulário econômico e político do mundo: “capitalismo”, destacando ter sido este, “o triunfo de uma sociedade que acreditou que o crescimento econômico repousava na competição da livre iniciativa privada, no sucesso de comprar tudo no mercado mais barato (inclusive trabalho) e vender no mais caro.”

Por meio da crescente articulação e dispersão do “capital mercantil”, ou seja, à medida que a circulação de mercadorias entre diferentes partes

do globo se intensificava (ação perceptível desde o período das grandes navegações) e as áreas de novos mercados se estendiam (fortalecendo os responsáveis por esta circulação), desenvolvem-se as variantes do capital mercantil, identificadas por MARX (1986: 361) como “capital comercial” e “capital financeiro”.

Desta atitude de agregar valor aos produtos anteriormente “comercializados” pela troca (fase nitidamente ligada ao artesanato urbano e com a servidão rural, marcantes até o contexto das grandes revoluções em discussão) surgiria o capitalismo, que em suas fases de desenvolvimento demonstraria de forma constante, a sobreposição (e incentivo) aos ideais de modernidade (industrialização e dispersão de uma variedade cada vez maior de produtos) e articulação de novos meios de comunicação, uma vez que a facilidade de circulação de mercadorias, fazia parte de sua essência.

Nas palavras de MARX (1986: 374 - 375) “o capital mercantil é capital que só funciona na esfera da circulação”. Em seu pensamento, o processo de circulação representa uma fase do processo global de reprodução. Entretanto no processo de circulação não se produz valor nem mais-valia, desta forma, ao concorrer para abreviar o tempo de circulação, permite-se indiretamente a contribuição para aumentar a mais-valia produzida pelo capitalismo industrial. A partir deste ponto, se proporciona a acumulação, onde ao se encurtar o tempo de circulação, se aumenta a proporção da mais-valia, portanto a taxa de lucro, permitindo o aumento da parte do capital diretamente aplicada na produção.

Na análise de SMITH (1996), há duas maneiras de se empregar um capital, para que ele proporcione uma renda ou lucro a quem o emprega. Primeiro, o capital pode ser empregado para obter, fabricar ou comprar bens, e vendê-los novamente, com lucro. O capital empregado desta forma não gera renda ou lucro a quem o emprega, já que permanece na posse da pessoa ou conserva a mesma forma. Em segundo lugar, o capital pode ser empregado no aprimoramento da terra, na compra de

máquinas úteis ou instrumentos de trabalho, ou em coisas similares que geram uma renda ou lucro sem mudar de donos, ou seja, sem circular em ulteriores. Por isso, tais capitais podem com muita propriedade ser chamados de capitais fixos.

Ao longo da Era das Revoluções, compreendida entre 1789 e 1848, HOBBSAWM (2019: 22) afirma ter sido o contexto mundial “dominado por uma dupla revolução: a transformação industrial, iniciada e largamente confinada à Inglaterra (hegemonia econômica), e a transformação política, associada e largamente confinada à França (hegemonia ideológica)”.

Anteriormente foi debatida a questão das influências realizadas pela Inglaterra e França aos contextos metropolitanos e coloniais português e espanhol. Tais influências entusiasmassem a dispersão de produtos e investimentos em meio a diferentes setores do território sul-americano, cujos impactos seriam sentidos em meio à conformação econômica e social de todo o continente. Conforme destacado pelas palavras de EURYDICE DE BARROS: “o mundo colonial precisava de produtos manufaturados ingleses e franceses, Inglaterra e França precisavam exportar seus produtos e adquirir matérias-primas para suas indústrias”.

Em meio aos inúmeros conflitos deste período (1789 a 1848), o autor ainda destaca o “drama do progresso”, reflexo da instauração do sistema capitalista e suas consequências para milhões de pobres, transportados para um novo mundo frequentemente transpondo fronteiras e oceanos (HOBBSAWM, 2019: 25). Desta forma, o período entre 1848 e início da década de 1870 caracteriza-se como o período no qual o mundo se tornou capitalista e uma minoria significativa de países desenvolvidos transformaram-se em economias industriais. (HOBBSAWM, 2019: 60). Deste processo, os produtos característicos da era vieram a ser o ferro e o carvão, e seu símbolo mais espetacular, a estrada de ferro, que os combinava (HOBBSAWM, 2019: 77).

A área habitada no mundo se expande. Novas comunidades, isso é, novos mercados, surgem diariamente nas outrora desertas regiões do

Novo Mundo no Oeste e nas terras tradicionalmente férteis do Velho Mundo no Leste (PHILOPONOS, 1850, apud: HOBBSAWM, 2019: 59). A conformação dos novos mercados, floresce em meio aos tropeços econômicos das revoluções entre a transição dos anos 1847-1848. O que se seguiu foi tão extraordinário que não foi possível detectar um precedente.

Deste cenário se destacaria a imagem de *homens de negócios famintos de lucros*, elevando o status econômico de vários países: “os irmãos Isaac e Émile Pereire se tornariam conhecidos sobretudo como financistas aventureiros que se fizeram sozinhos no império de Napoleão III” (HOBBSAWM, 2019: 100). Em sua análise HOBBSAWM destaca ter sido mérito destes investidores, a supervisão da construção da primeira estrada de ferro francesa, em 1837, “vivendo num apartamento sobre as obras e apostando na demonstração da superioridade do novo meio de transporte”. Além deste, ao longo do Segundo Império, “os Pereire construíram linhas de estradas de ferro por todo o continente, num duelo titânico com o mais conservador dos Rothschilds, que veio a arruiná-los (1869)” (HOBBSAWM, 2019: 100).

Para SMITH (1996: 356-357), o capital pode ser aplicado de quatro maneiras diversas:

- primeiro, para se obter a produção natural ou bruta da terra, exigida anualmente, para o uso e consumo da sociedade;
- segundo, para manufaturar e preparar essa produção bruta da terra para o uso e consumo imediato;
- terceiro, para transportar a produção bruta ou a produção manufaturada dos lugares onde há abundância para aqueles onde há escassez;
- finalmente, para dividir porções específicas desses produtos brutos ou manufaturados em pequenas parcelas, de acordo com a demanda ocasional dos que necessitam.

Em meio as etapas descritas, observa-se que no primeiro caso, empregam-se os capitais de todos aqueles que empreendem o

aprimoramento ou o cultivo da terra, a exploração das minas e da pesca; na sequência, no segundo, os capitais de todos os donos de manufaturas; no terceiro, os capitais de todos os comerciantes atacadistas; finalmente, os capitais de todos os comerciantes varejistas. A cada estágio, uma nova escala de atuação é alcançada, além disso, cada uma dessas maneiras de empregar capital é essencialmente necessária para a existência e a ampliação das outras, ou para a conveniência geral da sociedade. “A menos que se empregasse capital para o transporte, quer da produção bruta ou manufaturada, dos locais onde ela é abundante para aqueles em que é escassa, nada mais poderia ser produzido além do necessário para o consumo da vizinhança” (SMITH, 1996, 357).

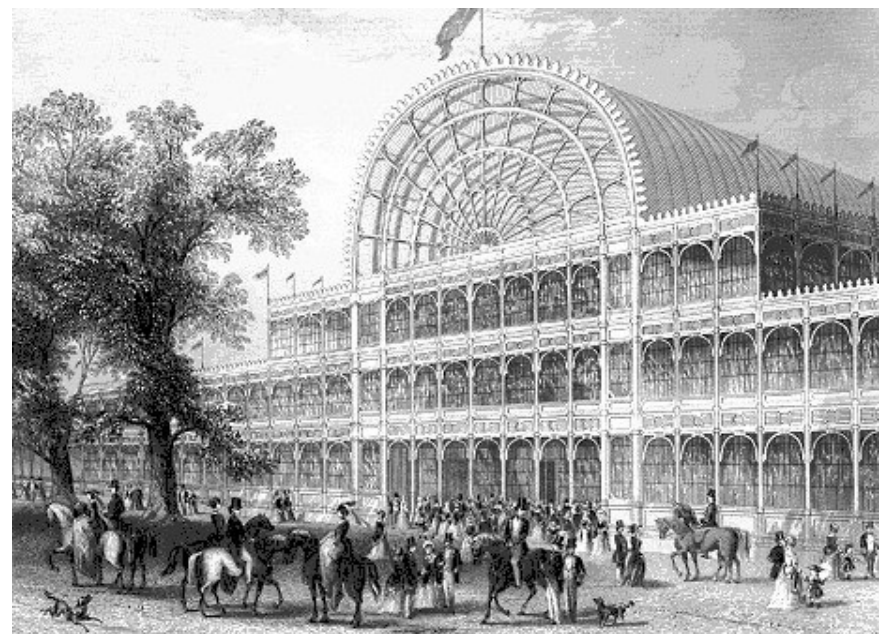
Novas nações despontariam no desenvolvimento de indústrias locais e a dispersão de capitais, como exemplo HOBBSAWM (2019: 59-61) destaca que a exportação de ferro da Bélgica mais que duplicou entre 1851 e 1857.⁷¹

De fato, o mundo triunfante do capitalismo teve seu equivalente. A era dessa vitória global foi iniciada e pontilhada pelos gigantescos novos rituais de autocongratulação, as Grandes Exposições Internacionais, cada uma delas encaixada num principesco monumento à riqueza e ao progresso técnico – o Palácio de Cristal em Londres (1851), a Rotunda (maior que São Pedro de Roma) em Viena, cada qual exibindo o número crescente e variado de manufaturas, cada uma delas atraindo turistas nacionais e estrangeiros em quantidades astronômicas. Catorze mil firmas exibiram em Londres em 1851 (a moda tinha sido condignamente inaugurada no lar do capitalismo); 24 mil em Paris, em 1855; 29 mil em Londres, em 1862; 50 mil em Paris, em 1867. Justiça seja feita, a maior delas todas foi a Feira do Centenário de Filadélfia, em 1876, nos

⁷¹ Na análise realizada por Hobsbawm, a Bélgica era vista como uma economia pequena no contexto europeu, mas relativamente importante: “em 1873 ainda produziria uma vez e meia mais ferro que a França. Essa importância na produção do ferro pode ser observada em meio aos estudos de origem de estruturas industriais e ferroviárias importadas para o

Estados Unidos, aberta pelo presidente e com a presença do imperador e da imperatriz do Brasil – as cabeças coroadas da época agora se curvavam diante dos produtos da indústria – e de 130 mil cidadãos entusiastas. Eles eram os primeiros dos 10 milhões que naquela ocasião pagaram o tributo ao progresso da época. (HOBBSAWM, 2019: 64-65)

Figura 3-6 – The Cristal Palace, 1851.



Fonte: wickarquitetura.

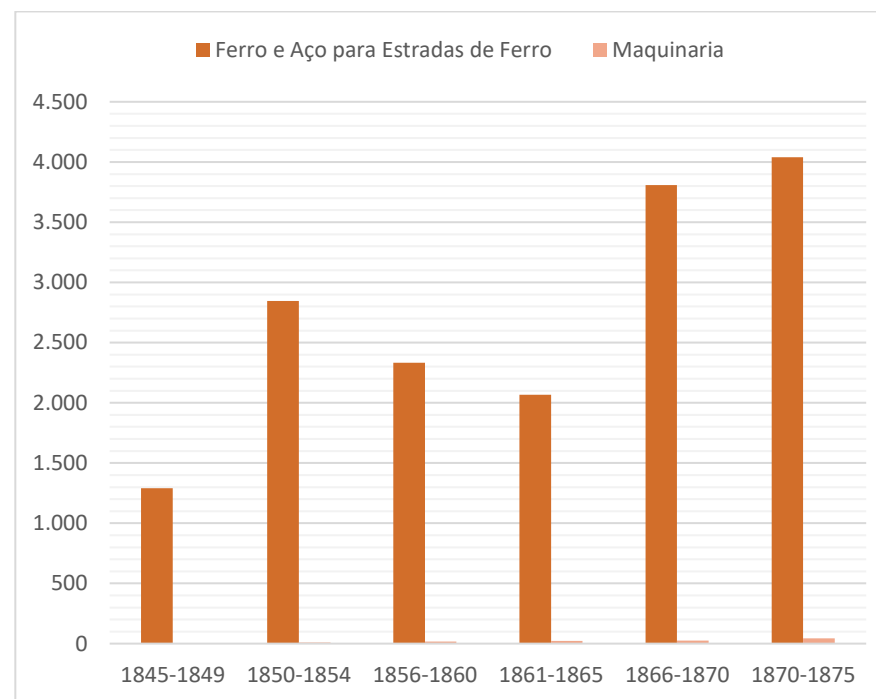
Brasil e mundo na transição do século XIX para o século XX. O fornecimento de investimentos também se torna uma característica marcante neste período.

A economia industrial descobriria (grande parte em decorrência da pressão pela busca do lucro por meio da acumulação) sua “suprema realização” com a estrada de ferro, o vapor e o telégrafo, vistos como “os meios de comunicação adequados aos meios de produção” (MARX, apud HOBSBAWM, 2019: 66).

Desta tríade, o espaço geográfico da economia capitalista poderia multiplicar-se repentinamente na medida que a intensidade das transações comerciais aumentasse. O mundo inteiro tornou-se parte dessa economia, fornecendo a base para a gigantesca expansão verificada nas exportações – em mercadorias, capital e homens (HOBSBAWM, 2019: 66).

O capitalismo tinha agora o mundo inteiro a seu dispor, e a expansão simultânea do comércio e dos investimentos internacionais dá bem a medida do entusiasmo que teve em capturá-lo. O comércio mundial entre 1800 e 1840 não tinha chegado a duplicar. Entre 1850 e 1870, cresceu 260% (HOBSBAWM, 2019: 67)

Gráfico 3-4 – Exportações de Ferro e Aço para Estradas de Ferro e Maquinaria



De um modo em geral, observa-se que ao longo da segunda metade do século XIX, ocorre o predomínio de exportação de Ferro e Aço destinado à consolidação de ferrovias. Em relação à exportação destinada à maquinaria, os índices se mostram tímidos em comparação a expressividade dos investimentos em ferrovias, mas deve ser destacado seu aumento ao longo dos anos, evidenciando indícios de um impulso ao processo de industrialização pelo globo.

Observações: Os valores referentes à maquinaria entre 1845-1849, representam na verdade o arco temporal entre 1846-1850.

Fonte: MITCHELL & LEANE, 1962

Esses números aproximados indicam algo mais além do fato de que a industrialização estava em progresso. O fato significativo era que o progresso estava agora geograficamente muito mais espalhado, apesar de ser muito desigual. A presença de estradas de ferro e, numa escala menor, navios a vapor induzia a força mecânica em todos os continentes e em países que de outro modo seriam não industrializados. A chegada da estrada de ferro foi um símbolo e uma conquista revolucionários, pois a construção do planeta como uma economia interativa única, era de várias formas, o aspecto mais espetacular e de maior alcance de industrialização. (HOBBSAWM, 2019: 76)

3.2. O contexto da circulação de ideais e de ideias

Conforme a descrição de HARVEY (2012: 227), a revolução renascentista dos conceitos de espaço e de tempo assentou os alicerces conceituais em muitos aspectos para o projeto do Iluminismo. Com as revoluções, e o processo cada vez maior de expansão de seus ideais por novos horizontes, surge a necessidade de maior precisão e detalhamento nas representações geográficas. Para HARVEY (2012), os pensadores iluministas começaram a se ver às voltas com todo o problema da “produção do espaço” como fenômeno econômico e político: a produção de postos de pedágio, canais, sistemas de comunicação e administração, terras limpas etc. trazia claramente à baila a questão da produção de um espaço de transportes e comunicações.

Retomando as análises de HARVEY (2012: 233) uma das principais iniciativas da Revolução Francesa foi conceber um sistema racional de administração por meio de uma divisão altamente lógica e igualitária do espaço nacional, e se observarmos mais adiante, veremos que esta ação

seria repercutida em inúmeros cenários, sobretudo, relacionados aos ideais de dispersão de meios de comunicação (ferroviários), articulando oceanos e territórios “desconhecidos e selvagens” em prol da dispersão dos ideais capitalistas.

Para SMITH (1996), as boas estradas, os canais e os rios navegáveis, por diminuïrem as despesas de transporte, fazem com que as regiões mais longínquas possam aproximar-se mais do nível vigente nas proximidades de uma cidade. Sob esse aspecto, essas facilidades de transporte estimulam e encorajam o cultivo das regiões interioranas, que necessariamente representarão sempre a maior parte do país. Embora introduzam algumas mercadorias concorrentes no mercado tradicional, abrem muitos mercados novos para sua produção. Além disso, o monopólio representa um grande inimigo para a boa administração, a qual só pode ser implantada em toda parte em consequência daquela concorrência livre e geral que obriga todos a recorrerem a ela em sua própria defesa.

Au sein du système technique global illustre clairement le fait que la technologie est une construction sociale. Elle peut être interprétée comme une réponse donnée aux besoins nés une croissance économique de plus en plus soutenue et aux attentes de la génération romantique. Une demande sociale exigeante est exprimée ainsi autant par intensification du trafic sur les routes que par une aspiration aux voyages de plus en plus répandue dans la société. Techniquement le chemin de fer réalise la synthèse entre deux traditions celle des systèmes de transports préferroviaires celle des pratiques industrielles de époque moderne qui se sont accomplies dans la révolution industrielle.⁷² (CARON, 1998)

⁷² Dentro do sistema técnico geral ilustra claramente o fato de que a tecnologia é uma construção social. Pode ser interpretado como uma resposta dada às necessidades decorrentes de um crescimento econômico cada vez mais sustentado e às expectativas da geração romântica. Uma demanda social exigente se expressa, assim, tanto pela

intensificação do trânsito nas estradas quanto por uma aspiração de viajar cada vez mais difundida na sociedade. Tecnicamente, a ferrovia consegue a síntese entre duas tradições, a dos sistemas preferenciais de transporte e a das práticas industriais dos tempos modernos, realizadas na revolução industrial. (Tradução própria)

O início do século XIX viu o estabelecimento das primeiras rotas regulares de transporte, principalmente no Atlântico Norte. O fascínio pelo novo mundo, encorajaria viajantes e influenciaria o avanço técnico e tecnológico: o Savannah foi o primeiro "navio a vapor" a atravessar o Atlântico em 29 dias em 1820 (HOBSBAWM, 2019).

Esta época também marca os primeiros desenvolvimentos em telecomunicações, entre elas o telégrafo. Em 1844, Samuel Morse construiu a primeira linha telegráfica entre Washington e Baltimore, abrindo uma nova era na transmissão de informações. Em 1852, mais de 40.000 km de linhas de telégrafo estavam em serviço nos Estados Unidos. A primeira linha telegráfica transatlântica foi criada em 1866 e marcou o início das redes globais de telecomunicações. Em 1895, quase todos os continentes estariam ligados por linhas telegráficas.

Com o comércio, a educação e toda a rápida divulgação de pensamento e conhecimento, seja pelo telégrafo, seja pelo vapor, tudo mudaram, acredito que o grande Criador prepare o mundo para se tornar uma nação, falando um único idioma, uma realização que fará que os exércitos e os navios não sejam mais necessários. (GRANT, 1873, apud: HOBSBAWM, 2019: 87)

Em decorrência das transformações da Era das Revoluções, HARVEY (2012: 240) destaca que o mapa do domínio dos espaços do mundo sofreu entre 1850 e 1914 uma transformação que o deixou irreconhecível. Mais do que nunca a ideia de que o mundo era muito menor, e ao mesmo tempo muito maior do que o imaginado era reforçado.

Essa internacionalização se justifica como consequência do processo de circulação de ideais, ideologias, técnicas e tecnologias, que, ao longo do século XIX consolidam as nações hegemônicas europeias em detrimento ao processo de colonização e modernização mundial, rompendo assim, os limites impostos pelos oceanos, tal circulação de conhecimentos pode ser vista como característica fundamental para a conformação dita moderna de boa parte do território sul-americano, sobretudo em meio

aos contextos abordados pela análise em questão. Nesta trajetória, a navegação marítima agiria em sobreposição ao processo de expansão ferroviária, possibilitando a circulação de mercadorias e pessoas por todo o globo.

Acaba-se ressaltando as dinâmicas e as relações, operando confrontos e identificando denominadores comuns nos dois lados do Oceano Atlântico: dos motes revolucionários coloniais, passando pela Revolução Industrial e suas instâncias de globalização. Assim, pode-se trabalhar efetivamente a circulação de ideias, de homens e de saberes não como uma simples expansão das várias tradições imperiais, mas do ponto de vista da geografia ao longo do tempo, englobando elementos múltiplos do período moderno nos dois continentes, em seus movimentos e dinâmicas, concebendo a história como um processo. (BRAUDEL: 1969 ou 1949, apud: RETTO Jr. 2018)

Para CHOAY (1992:08), a revolução industrial seria o acontecimento histórico chave, onde a nova sociedade seria cada vez mais caracterizada pelo comportamento urbano, ambiente onde o imaginário torna-se responsável pela dispersão de novos ideais, encorajando e disseminando novos investimentos (GARÇON, 2012), um papel muito bem desempenhado pelas Exposições Universais. As numerosas exposições internacionais traziam seu exército de visitantes, e a reconstrução de capitais encorajou cidades provincianas a exibir suas maravilhas (HOBSBAWM, 2019: 311). Conforme a descrição de ZUCCONI (2016: 176), reforçando essa dispersão, “em Londres como em Paris, em Viena como em Milão, os pavilhões expositivos, as galerias dos maquinários e do trabalho ocupam os espaços das praças de armas e dos Campos de Marte, acomodando-se entre a vegetação dos parques às margens da cidade.”

A fase que se inaugurou, nos princípios do século XIX, é a das locomoções mecânicas, (...) com a qual rompeu a revolução industrial no mundo. Entre suas aplicações, não foi a menor a

dos transportes, terrestres, fluviais e marítimos. O caminho ou estrada de ferro foi uma de suas maiores repercussões, na vida social, econômica, política e militar, que no século XIX se pode considerar o século dos caminhos de ferro. (...) É certo que ao menos num país da Europa, na Grã-Bretanha, as transformações no volume e nos processos de fabricação (...) eram desde os começos de século XIX um fato acabado (...). Em França, mais claramente ainda, a aparição dos caminhos de ferro tenha sido o ponto de partida de um surto industrial sem precedentes, (...). A invenção do caminho de ferro permitiu aumentar imediatamente a quantidade das mercadorias e a rapidez dos transportes sem inconvenientes para os caminhos. (CAPOT-REY, 1946: 97, apud AZEVEDO, 1950: 17-18)

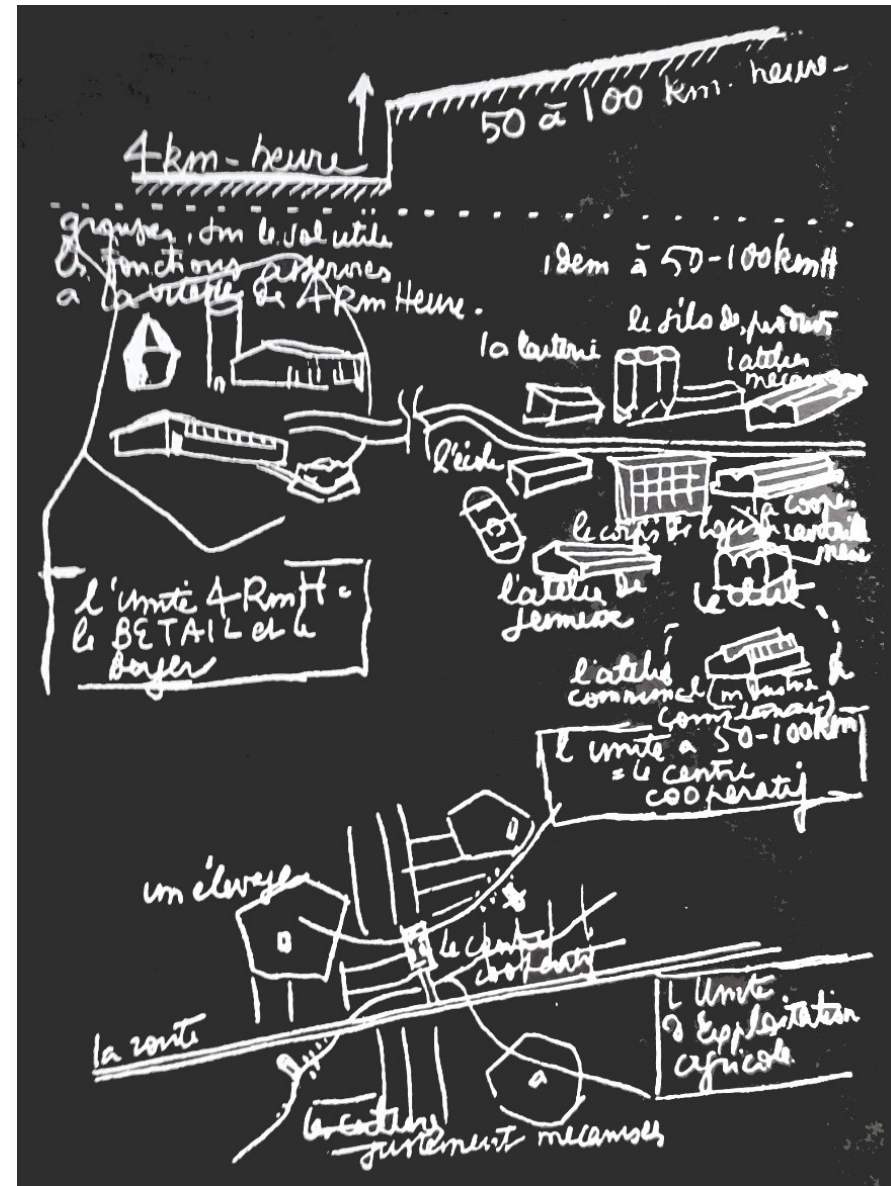


Figura 3-7 – A indústria nas imagens de Le Corbusier.

Fonte: LE CORBUSIER, 2008

Neste processo de revoluções, a construção de grandes troncos ferroviários naturalmente ganhou a maior parte da publicidade. Os novos eixos permitiam a circulação de pessoas, mercadorias e acima de tudo, conhecimento. “Era, realmente, visto como um todo, o maior conjunto de obras públicas existente e quase o mais sensacional feito da engenharia conhecido até então na História” (HOBSBAWM, 2019: 98). A linha transcontinental entre Nova York e São Francisco, concluída em 1869, reduziu essa jornada de 6 meses para uma semana, abrindo assim uma vasta bacia de recursos e novas regiões agrícolas ao leste dos Estados Unidos.

La plupart des premiers grands réseaux techniques furent construits dans une optique commerciale avec une idée bien précise des objectifs économiques à atteindre. Par exemple, les premières voies ferrées furent mises en place pour des raisons économiques nombreuses et variées comme le besoin de coûts de transport plus bas (en comparaison avec d'autres formes de transport comme les chariots, les péniches sur diverses voies navigables ou d'autres méthodes de transport intérieur)⁷³. (SALSBURY, 1995)

A crescente necessidade de circulação entre os novos centros de produção e os mercados de consumo e exportação impulsionaram o desenvolvimento de diversos projetos. Para LLOYD (1913) a transição entre o século XIX e o século XX é também reconhecida pelo lançamento de inúmeros empreendimentos irrealizáveis, entre eles o lançamento de ferrovias transcontinentais, existentes em grande parte apenas no papel (RETTO Jr., 2003). A instabilidade política entre as principais potências econômicas e seus novos anseios coloniais contribuem para a criação de políticas ferroviárias de grande envergadura (SCHIAVON, 2017).

⁷³ A maior parte das primeiras grandes redes técnicas foram construídas para fins comerciais com uma ideia clara dos objetivos econômicos a serem alcançados. Por exemplo, as primeiras ferrovias foram criadas por muitas e variadas razões econômicas, como a necessidade de custos de transporte mais baixos (em comparação com outras formas de

É impossível não partilhar a sensação de excitação, autoconfiança e orgulho que empolgava os que viveram nessa época heroica dos engenheiros, quando a estrada de ferro ligou pela primeira vez o Canal da Mancha ao Mediterrâneo, ou quando foi possível viajar de trem para Sevilha, Moscou, Brindisi, e também quando os trilhos de ferro percorreram o caminho do oeste através das pradarias e montanhas norte-americanas pelo subcontinente indiano na década de 1860, subindo o Vale do Nilo e varando o interior da América Latina na década de 1870. (HOBSBAWM, 2019: 98-99)

Em meio as análises de SECCHI (2016a: 68), o autor destaca que na primeira metade do século XIX, a técnica oferece possibilidades que superam as concretas demandas construtivas da cidade. Em um primeiro momento, a preocupação era centrada no “tipo edilício”, pouco a pouco a preocupação com os espaços públicos e de circulação ganharia forças, a simetria e a geometria ganham o contexto das grandes obras urbanas. Outra ação que ganha destaque se refere à higienização do espaço urbano. Neste sentido, ZUCCONI (2016: 84) destaca que “foram as grandes epidemias do século XIX que deram as bases para o urbanista”, nesse sentido, “o século XIX, marca o momento em que a hidráulica deixa de ser um problema do território em geral para se transferir para a cidade” (ZUCCONI, 2016: 81).

Entre os séculos XVIII e XIX, por exemplo, associado a um forte progresso tecnológico foi feito um enorme investimento para a construção de infraestruturas urbanas, ruas, pontes, fossas, aquedutos, estações ferroviárias, cais de portos, estações de bombeamento e de tratamento da água. Grande parte da pesquisa e da experiência dos engenheiros é ligada a esse

transporte, como vagões, barcas em várias vias navegáveis ou outros métodos de transporte doméstico). (Tradução própria)

investimento que guiou o progresso tecnológico e o imaginário do período. (SECCHI, 2016a: 110)

No Brasil, este fato pode ser observado a partir da análise de alguns de seus planos de viação, justificando o interesse de investidores estrangeiros em realizar investimentos no país, um território visto por muitos como um ambiente promissor. BRESCIANI e RETTO JUNIOR (2009) afirmam que os novos atores, protagonizados pelo engenheiro moderno, iriam ocupar-se da construção de infraestruturas de transporte e ordenamento territorial do Estado, encarnando os valores do progresso por meio de processos técnicos com o fito de conhecimento do território”, que entre outras características seriam responsáveis pela formação do *territoire moderne et productif* (ALLIÈS, 1980; PICON, 1992).

Figura 3-8 – Regressão das distâncias no Brasil.

A ilustração reproduz “o encurtamento” do território brasileiro. Assim como ocorrido com o encurtamento da ideia de distancias do globo terrestre com o progresso das comunicações, a mesma sensação pode ser narrada no território brasileiro, sobretudo com o advento das ferrovias.

Fonte: SILVA, 1949.



Os mesmos autores ressaltam a respeito das relações entre a tradição técnico formativa das escolas de engenharia, principalmente as francesas, e as inúmeras possibilidades de ação no Brasil⁷⁴, torna-se cada vez mais frequente a vinda dos *auditeurs étrangers* ou de *élèves externes* (KEVAR. In: BELHOSTE, MASSON, PICON, 1994). Na análise de RETTO Jr. (2018), protagonizados pelos corpos de elite – os engenheiros modernos.

Os novos atores da modernidade, deveriam se ocupar da construção de infraestrutura de transporte e retificação de vias, atuando no ordenamento territorial do Estado, nos terrenos agrícolas, nas cidades, bairros e lotes urbanos, encarnando os valores do progresso por meio de processos técnicos com o fito de conhecer o território. O novo profissional possuía também o conhecimento de dispositivos de controle e organização do espaço urbano e territorial, a partir de uma multiplicidade de técnicas e linguagens dotadas de lógicas próprias como as topográficas, estatísticas, de levantamentos, dos exercícios das funções administrativas e profissionais (RETTO JR., 2018).

A sobreposição de dois percursos paralelos de investigação⁷⁵ revela um fluxo formativo intenso, evidenciando clara expansão política da França na Europa, no Brasil e nas Américas, a partir dos denominados Corpos de Elite (RETTO JR., 2018: 61). Ainda de acordo com RETTO Jr. (2018), para assegurar o funcionamento da entidade, a formação desses profissionais não deveria se limitar apenas ao ensino teórico das escolas, mas

projetar-se na experiência dos locais de trabalho, como única forma de enfrentar os rápidos progressos científicos, assim como a rápida especialização no campo da Engenharia⁷⁶. Tal incentivo à profissionalização, demonstra claramente os sinais da conscientização sobre a importância do território e seu conhecimento, não só do ponto de vista fiscal, mas também do econômico e da mobilidade.

A relação com a tradição técnico-formativa das escolas de engenharia, principalmente as francesas, concretiza-se através da prática de envio dos engenheiros aspirantes para se instruírem naquele país. Por sua vez, na segunda metade do século XIX, com a política de Napoleão III de ocupar territórios/países estrangeiros, tanto os novos Estados da Europa Oriental quanto a América do Sul e Ásia⁷⁷, ampliam-se as disposições favoráveis aos *auditeurs étrangers*, ou ainda aos *élèves externes* por parte da *École de Ponts et Chaussées*. (RETTO JR., 2018: 61)

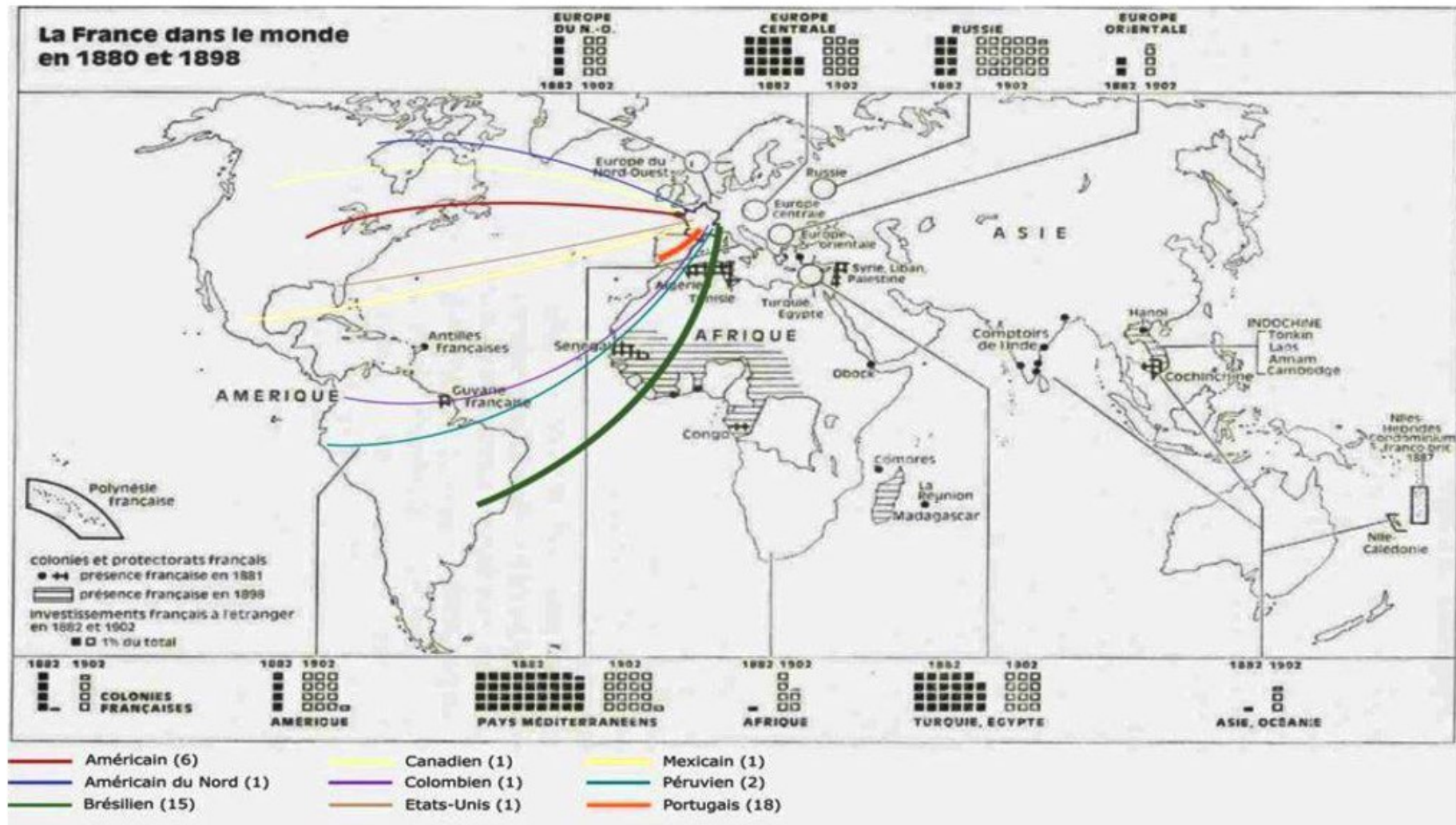
⁷⁴Como os projetos d'aménagement e grandes equipamentos de impacto estrutural como as estradas de ferro (Plano Bicalho), barragens, pontes e portos, ou como no caso do engenheiro Louis-Léger Vauthier (1815-1901) no Recife, e do português Victor da Silva Freire Júnior (1889 - 1891), em São Paulo (RETTO JR., 2018: 61).

⁷⁵A pesquisa nos Arquivos Europeus deu-se em dois momentos: Doutorado sanduíche FAU-USP – IUAV di Venezia (Orientação Profa. Dra. Cristina Leme e Donatella Calabi); Bolsa de Pós-Doutorado Fapesp – 2007 como parte do Projeto Temático Fapesp sob Coordenação Profa. Dra. Maria Stella M. Bresciani: “Saberes eruditos e técnicos na configuração e reconfiguração do espaço urbano. Estado de São Paulo, séculos XIX e XX”. A pesquisa nos arquivos de Lisboa foi feita com a ajuda da Profa. Ana Cardoso de Matos da Universidade de Évora e do doutorando Alexandre Ramos.

⁷⁶ As ações encontram-se registradas aparecem nos anais publicados do Bulletin Association Amicale des Ingénieurs Anciens Élèves de L'École des Ponts et Chaussées de France. Nos Anais da École des Ponts et Chaussées, entre 1831 e 1945, verificou-se grande número de profissionais brasileiros, latinos e norte-americanos ou ainda de estrangeiros que vieram para o Brasil com diversos perfis e diferentes formas de atuação no território. Esses profissionais envolveram-se em projetos que evidenciam claramente o nascimento do território moderno (território produtivo).

⁷⁷ Sobre a política francesa no estrangeiro, ver GUILLEN, 1985.

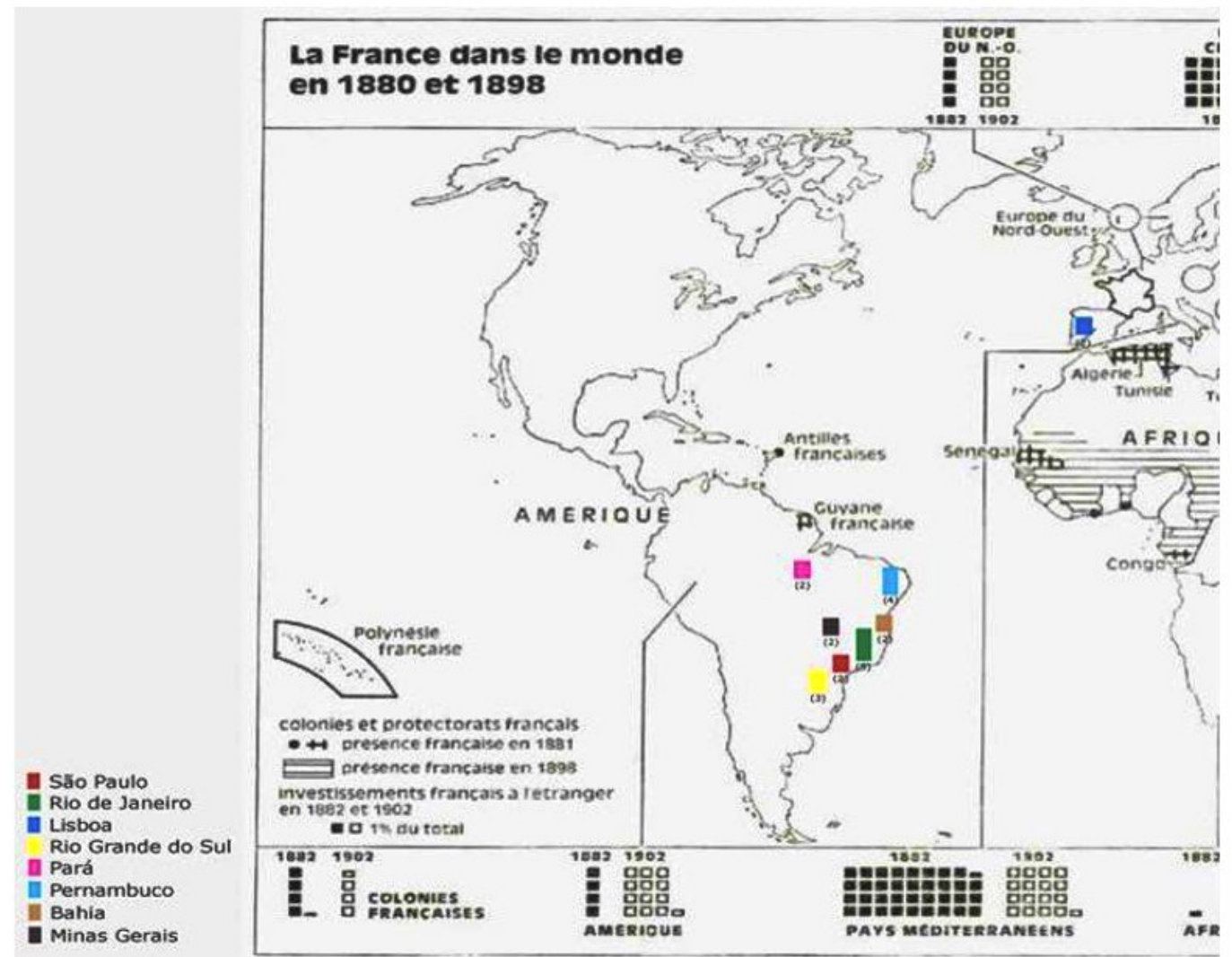
Figura 3-9 – A França no Mundo.



Fluxo dos Engenheiros da ENPC para as Américas na base do Mapa *La France dans le Monde en 1880 et 1898*.

Fonte: RETTO JR., 2003

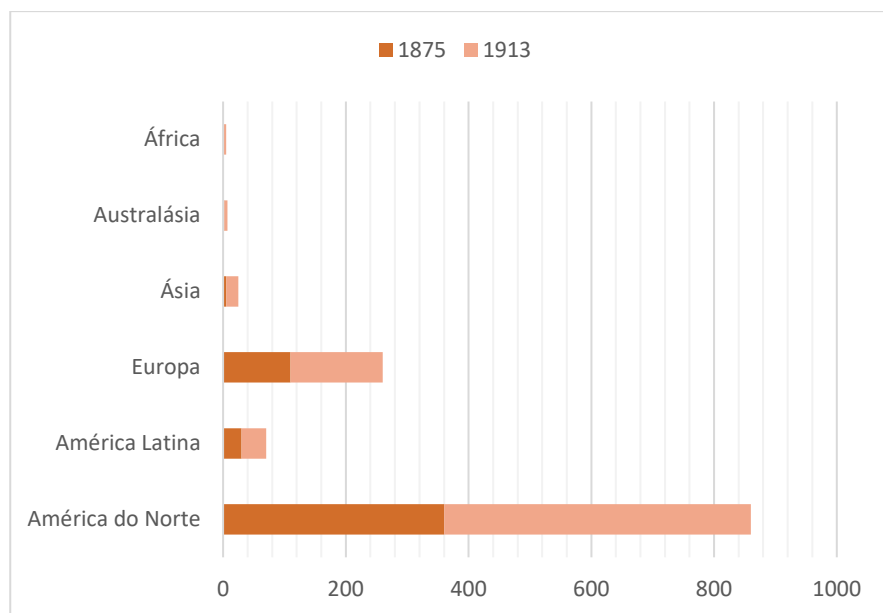
Figura 3-10 – A França na América do Sul.



Fluxo dos Engenheiros da ENPC para as Américas na base do Mapa *La France dans le Monde en 1880 et 1898*:

Fonte: RETTO JR., 2003.

Gráfico 3-5 – Universidades 1875_1913



Concentração aproximada de Universidades. Comparativo entre 1875 e 1913. Destaque para as concentrações apresentadas pela América do Norte e Europa.

Em relação à América Latina deve se ter em mente que até o século XIX, os domínios coloniais portugueses concentravam um baixo índice de universidades (um maior estímulo ocorreria apenas com a transferência da corte portuguesa para o Brasil), destaque maior deve ser dado aos domínios espanhóis.

Fonte: HOBBSAWM, 2019.

A associação existente entre progresso e ferrovias caracteriza-se como um discurso amplamente utilizado ao longo do século XIX buscando estimular os investimentos neste setor em todo o mundo. CASTRO (1993: 29) afirma que “logo se tornou comum associar o vapor e as ferrovias à abertura de uma nova era, na qual o progresso atuaria como mola propulsora da história.” A mesma autora completa ainda que o progresso alcançado com os trens ultrapassasse o aspecto material, pois as estradas de ferro exerceriam influências positivas sobre o conjunto das atividades humanas, como os costumes, a moral, a cultura, a instrução e a política.

Numa indústria de transportes, sem perspectivas para suas atividades e ambições profissionais, tem de forçosamente ser mais numerosos (...) a concessão, aos jovens engenheiros que queiram especializar-se, de bolsas e viagens de estudos, para aperfeiçoarem, no estrangeiro, (...) em que se possa formar, com os engenheiros dotados de espírito inventivo, uma equipe de pesquisadores, incumbida, pela via férrea, do estudo e da solução de seus problemas. (AZEVEDO, 1950: 272)

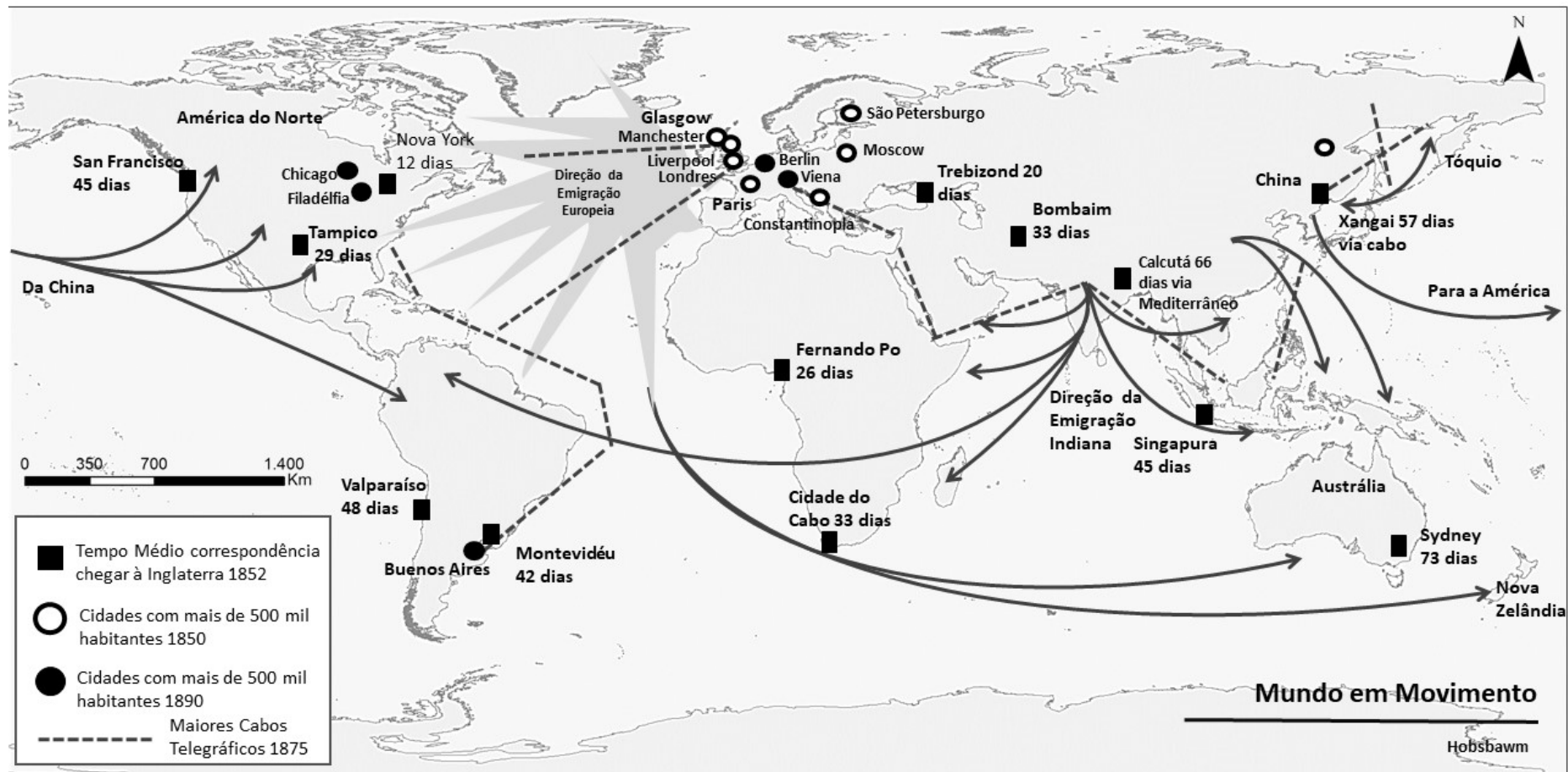
Em seu artigo, RETTO Jr., (2018) também destaca que os registros existentes nos arquivos da *École des Ponts et Chaussées*, expõem a participação de inúmeros profissionais em congressos internacionais de urbanismo, congressos setoriais e em exposições internacionais, reforçando desta maneira o papel de extrema importância de sua atuação profissional em meio ao processo de circulação de ideias e ideais do período final do século XIX, inclusive nos *Congrès de Chemin de Fer*, *Congrès de la Route*. Inúmeras também foram as publicações sobre os canais de informação a respeito de fontes econômicas, rede ferroviária, serviços e dos próprios dispositivos de planejamento disponíveis nas grandes cidades e o volume de escritos destinados aos imigrantes. Entre os principais objetivos: ilustrar o novo mundo a ser explorado a todos aqueles que se aventurassem além dos Oceanos.

Figura 3-11 – Ibero-Afro-American Railroad Project.



Fonte: Compte Rendu des Travaux du IIe Congrès International de La Route, Bruxelles, 1913, apud RETTO Jr. 2003..

Figura 3-12 – Mundo em Movimento.



Principais rotas e duração das viagens no século XIX.

Fonte: HOBSBAWN, 2019: 470

Os avanços técnicos e tecnológicos, consolidados por meio da dispersão de engenheiros e meios de comunicação, permitiriam, desta maneira, a já ilustrada sensação de diminuição do globo terrestre, aliada à ideia de encurtamento temporal. O maior exemplo desta ação pode ser observado junto aos inúmeros relatos de viajantes em meio à suas narrativas e ao tempo gasto em suas viagens em diferentes partes do globo, o que antes era calculado em meses, passava cada vez mais a ser possível em semanas, dias ou horas de viagens.

O capitalismo industrial produziu novas formas de viagens e prazer: turismo e viagens de verão para a burguesia, e pequenas excursões mecanizadas para as massas, em alguns países como a Inglaterra. Ambas eram resultadas direto da aplicação do vapor no transporte, pois pela primeira vez na História, viagens regulares e seguras eram possíveis para grandes quantidades de pessoas e bagagem, e por qualquer tipo de terreno ou água⁷⁸. Diferentemente das diligências, que poderiam ter seu caminho interrompido por bandoleiros em regiões remotas, as locomotivas estavam imunes desde o princípio – exceto no oeste americano. (HOBSBAWM, 2019: 310)

Em relação ao turismo, MATOS (et. Al, 2009) destacam que o acesso à viagem de turismo, ação exclusiva da aristocracia no início do século XVIII, alarga-se no século XIX à burguesia enriquecida, abrangendo estratos mais alargados da população: a maior facilidade em viajar esteve diretamente associada ao desenvolvimento dos transportes, nomeadamente dos caminhos-de-ferro. De um modo em geral, tal ação é decorrente do processo de expansão de ferrovias nos principais países europeus, que em decorrência de seu alargamento, traria novos impulsos à ideia de deslocamento e turismo como um todo.

Os meios de transporte usados pelo homem evoluíram acompanhando e fundamentando mesmo a sua própria civilização. Nesse sentido, PASSO (1952: 17) destaca que as “necessidades essenciais de subsistência, as de troca, as de comunicações, enfim, as atinentes a todas as relações humanas (desde suas primitivas manifestações agrárias, até o complexo social contemporâneo), foram e são os motivos basilares dos cuidados e atenções do homem para com o transporte e de sua incessante evolução”.

Ao longo do desenrolar de seu raciocínio, o autor afirma que a evolução dos meios de transporte influi nas vias correspondentes, principalmente nas terrestres. Assim, os rudimentares caminhos ou trilhos por onde passavam o homem e os animais, foram sendo substituídos por estradas ou caminhos preparados, para que sobre eles pudessem circular os carros de rodas.

Com a Renascença, quando ocorreram as grandes viagens marítimas e a descoberta da América, houve novo surto de progresso e aperfeiçoamento dos meios de transporte, voltando ao seu antigo prestígio as estradas de rodagem (...); assim foi também aperfeiçoada e incrementada a navegação marítima e fluvial. (...) É o século dezanove com seus avanços (...) é o século da eletricidade, do telégrafo, do carvão, do aço, da estrada de ferro e do transatlântico.

Nos transportes continentais houve predomínio ferroviário e uma tendência mesmo para sua exclusividade, em prejuízo dos outros, como os fluviais e rodoviários.

Realmente foi um notável progresso, quanto à velocidade, segurança, conforto e eficiência do transporte, que se fez sentir em todo o mundo (...). A estrada de ferro aproximou as regiões, desenvolveu o comércio, facilitou as comunicações, criou fontes de riqueza, incentivou as grandes concentrações

⁷⁸ Isso acontece até os dias de hoje, com o incentivo à reestruturação de roteiros turísticos pelos trilhos, resignificação de áreas de balneários por meio de novos negócios.

urbanas, concorrendo, assim, como um dos fatores principais, para a acentuada expansão econômico-social do século XIX.

(...) incentivou as trocas internacionais, aproximou os povos e concorreu, outrossim, para um novo estilo de civilização. (PASSO, 1952: 18)

Em meio ao processo de dispersão dos ideais ferroviários, BENEVOLO (1995) descreve o fato de que “a cidade, com toda a carga dos seus problemas, está no centro dos acontecimentos de um modo efetivamente novo: não como símbolo do poder constituído, devido ao laço entre cortes e capitais criado nos séculos passados”.

A segunda metade do século XIX teria como grande exemplo a cidade de Paris: a experiência decisiva efetua-se em Paris e oferece ao resto da Europa, para lá de um modelo funcional, uma imagem concreta (BENEVOLO, 1995: 187-188). Em 1850, *Hausmann*, abandona a prefeitura de Var, e ganha como missão, a construção das instalações e dos serviços para fazer funcionar uma cidade que já ultrapassou um milhão de habitantes: os esgotos, a rede hidráulica, a iluminação a gás, os transportes públicos, as escolas, os hospitais, os mercados, os parques (BENEVOLO, 1995: 188).

Figura 3-13 – Arcachon e suas áreas de banhos de Mar. Arquivos da Compagnies de chemin de fer du Paris-Orléans et du Midi, 1896.

Fonte: Arquivos da SNCF. In: BOUNEAU, 2015



As intervenções que modificam as redes viárias e o tecido arquitetônico colocam um problema mais complicado. As novas ruas, amplas e direitas, devem fazer desaparecer os bairros insalubres e as ruelas utilizadas nos movimentos revolucionários, facilitando ao mesmo tempo a higiene e os movimentos das tropas. *Hausmann* tem à sua disposição o art.º 13 da lei sanitária de 1850 e um decreto do senado de 1852, que autoriza a expropriação mediante uma simples deliberação do poder executivo. Tenta conseguir que todos os terrenos expropriados passem a ser de propriedade pública e que os lotes para a construção sejam revendidos pelo seu novo valor comercial. Todavia, o Conselho do Estado não lhe dá razão e, em 1858, decide que as áreas em redor das ruas sejam restituídas aos antigos proprietários. (BENEVOLO, 1995: 189)

Muitas aglomerações urbanas devem sua atual existência aos efeitos e à capacidade da estrada de ferro. A ferrovia, como meio de transporte de passageiros, criou uma estrutura que não pode ser facilmente mudada por outros meios de transporte. Atuando como transportes de massas, as estações representam as centralidades do tráfego. Dentro dos diferentes setores econômicos e de concentração do comércio de prestação de serviços, deve-se contar com que se aumente ainda mais, o tráfego que se vem concentrando ao redor da estação principal, sendo essa a razão que aproxima os demais meios de transporte para os pontos de captação das ferrovias.

O desenvolvimento de novas concepções de construção urbana, como a criação de cidades enlaçadas, ou satélites, apresenta para a estrada de ferro um conjunto de problemas especiais no que diz respeito à adaptação, pois com a descentralização das áreas de aglomeração e a transferência da população para os subúrbios e a vizinhança mais distante, tornam-se necessários meios de transporte rápidos e eficientes para que os distritos exteriores possam ser ligados satisfatoriamente à cidade matriz (...). Deverá a ferrovia adaptar-se a este desenvolvimento, pois, com poucas exceções, só o seu valor para tráfego é suficiente para dar

plena eficiência às concepções da construção urbana e ao traçado da área rural. (JURGEN JUHNKE, 1968:230)

A explosão de veículos motores traz ao cenário urbano novos personagens: ônibus, jardineiras e trólebus que passam a desempenhar nas ruas e estradas a tarefa antes realizada por carroças, trens e bondes, apresentando neste primeiro momento maior velocidade e articulação. Sendo num período mais recente atribuída aos ônibus as funções de alimentação e distribuição dos fluxos urbanos para as linhas de bondes e metrô, representando assim um modal de maior flexibilidade e alcance que os demais modais.

ANDRADE DE MELO (2008) relata que o automobilismo passa a ser encarado como o elemento de substituição e superação da natureza, seja este movimento representado pela força animal e gênio humano. Para ele o automóvel é a marca da Segunda Revolução Industrial sendo um dos símbolos mais importantes do século XX. Em seu artigo considera que o automobilismo deva ser entendido a partir de uma dupla dimensão: representada pela ideia de campo esportivo de BOURDIEU (1983), ou utilizada como artefato, sendo em seu primeiro momento relacionada ao estilo de vida moderno. Para SEVCENKO (1998:558) era como uma modalidade esportiva que os carros eram encarados em sua primeira aparição na cena urbana, importados pelos novos protagonistas sociais, o que contribuiu de forma decisiva para sua instantânea identificação como o clímax da modernidade. Desta forma “o automóvel é o símbolo por excelência do moderno no início do século XX. Sua chegada a diferentes partes do mundo ilustra a trajetória irresistível da mobilidade” (GIUCCI, 2004:263).

Segundo ANDRADE DE MELO (2008), o processo de transição do antigo regime para o capitalismo industrial, no qual o Estado-Nação ocupa espaço de importância, desencadeou a necessidade de conquista cada vez mais crescente de novos mercados mundiais, promovendo um forte trânsito de trocas culturais, em que o que vinha dos países centrais, líderes do processo, tinha grande influência e impacto nas culturas

locais. O autor cita HOBBSAWM (1988:35) afirmando que a partir deste momento o mundo estaria “dividido entre uma parte menor, onde o progresso nascera, e outras, muito maior, aonde chegava com o conquistador estrangeiro, ajudado por minorias de colaboradores locais”.

O automobilismo deve ser entendido nesse quadro de ocorrências como modais úteis para o trabalho, incluindo neste processo o transporte de pessoas ou de cargas, em acréscimo ao seu potencial esportivo e de diversão, o que faria e ainda faz do automóvel um objeto de desejo, responsável por drásticas alterações urbanas. Ao passo que no século XIX o transporte ferroviário representa o “progresso” e a “velocidade”, a lógica automobilística amplamente difundida na segunda metade do século XX, revela as rupturas do modelo anterior, um cenário onde a arquitetura e o urbanismo buscam sobreviver em um mercado ferozmente competitivo (GRAAFLAND, In: SYKES, 2013).

Ao promover o encurtamento de distâncias e facilitar o deslocamento, a função histórica dos modais inclui a análise de diversos avanços técnicos, tecnológicos relacionados aos meios de se locomover. As revoluções técnicas e tecnológicas em torno do conceito de mobilidade estimulam o desejo e a necessidade do consumo de massa, a locomoção se torna um produto, símbolo de segregação social e o consequente inchaço das cidades, promovendo a assim, apenas a eficiência da “indústria” da mobilidade.

Em meio a todo estes processos, notam-se dificuldades na composição de um único consenso em torno do assunto, observa-se em muitos casos, que a manutenção de um sistema em detrimento das inúmeras alterações estruturais não se faz de maneira eficiente, desta forma, o conceito de mobilidade perde sua função, uma vez que passa a ser uma realidade para poucos, a comunicação torna-se sinônimo de congestionamento e caos.

O desenvolvimento da indústria no século passado prendeu-se estreitamente ao planejamento das linhas das estradas de

ferro. (...) Pela valorização do seu tráfego as ferrovias influíram muito para a criação de áreas de desenvolvimento, estagnação e decadência. Uma área de desenvolvimento é, segundo Voigt, um campo no qual, por impulsos de um meio de transporte, sistema utilizado ou medidas independentes são iniciados (...). Regiões de estagnação ou decadência aparecem à medida que varia o produto social regional, per capita da população. Uma vez terminado, os processos de desenvolvimento e estagnação exercem uma dinâmica própria. A região indiferente é aquela na qual a força criativa de um sistema de transporte ou de medidas alheias à política de tráfego nada significam. (JURGEN JUHNKE, 1968: 68)

A região metropolitana se caracteriza pela influência superior exercida por uma localidade em relação aos contextos urbanos mais próximos, que após serem atingidos pela industrialização, estenderam-se, com as suas superfícies habitadas, em direção aos seus arredores. A divisa da cidade perdeu seu caráter linear, expandiu-se em área e tornou-se cinturão móvel entre cidade e campo. Segundo JURGEN JUHNKE (1968:8) a cidade deve ser compreendida como unidade regional orgânica, independentemente de suas divisas administrativas”.

Para JURGEN JUHNKE (1968:2), o aumento do trânsito na cidade é o resultado de que a área de circulação disponível já não está em nenhuma relação com a procura de transporte, onde o gradativo acréscimo do congestionamento de vias urbanas é decorrente dos crescentes processos de industrialização.

Avançando cronologicamente, CASTELLS (1999: 50) faz uma analogia em sua análise sobre as Tecnologias da Informação, afirmando que apesar de a primeira Revolução Industrial não se basear em ciência, apoiava-se em um amplo uso de informações, aplicando e desenvolvendo os conhecimentos preexistentes. Em relação a segunda Revolução Industrial, o autor destaca que depois de 1850, foi caracterizada pelo papel decisivo da ciência ao promover a inovação. Sobre o atual estágio da sociedade, o autor destaca que “a atual revolução tecnológica não é centralidade de conhecimentos e informação, mas a aplicação desses

conhecimentos e dessa informação para a geração de conhecimentos e de dispositivos de processamento/comunicação da informação.”

Ou seja, com a Tecnologia da Informação, a necessidade física de longos deslocamentos para a resolução de negócios, dispersão de ideais, cai dia a dia mais por terra. Com os avanços do telégrafo, da telefonia e da internet, empresas, universidades e pessoas do mundo todo se conectam/ comunicam, sem a necessidade de saírem de suas próprias casas. A circulação dos negócios se faz pelas redes⁷⁹, ao passo que os transportes se dedicam ao deslocamento dos produtos ao longo das diferentes unidades industriais e respectivos centros de consumo.

Como forma de especializar os cenários que sediaram os ideais de cada etapa das revoluções técnicas e tecnológicas que acompanham as Revoluções Industriais, CASTELLS (1999: 54) destaca o pioneirismo inglês, destacando o fato de que suas “raízes intelectuais poderem ser encontradas por toda a Europa e no espírito renascentista das descobertas”. Ao descrever sobre o ambiente da segunda Revolução Industrial, o autor destaca a mudança do centro gravitacional para países como os Estados Unidos e a Alemanha onde ocorreu a maior parte dos desenvolvimentos em produtos químicos, eletricidade e telefonia. Destaque deve ser dado também às escolas francesas, que conforme já citado, atraíam aspirantes do mundo todo.

Ao considerarmos que os modais de transporte configuram-se como estruturas determinantes para a otimização do capitalismo, FURTADO (1975:7) afirma ser a formação das sociedades de base industrial um processo complexo, cuja compreensão requer a análise simultânea da inserção do progresso tecnológico e seus respectivos sistemas de produção, devidamente sobrepostos a análise das estruturas sociais e o quadro institucional pré-existent, articulados a dispersão de todo esse conhecimento por diferentes partes do globo.

⁷⁹ Uma tendência que pós pandemia causada pela COVID 19, em 2020, pode se perpetuar, alterando gradativamente a estrutura de empresas e ambientes urbanos, e

O futuro da América meridional depende principalmente da engenharia. O domínio das hostilidades que o meio físico opõe à vida humana: a transformação e a utilização das riquezas que a terra oferece para a satisfação de todas as necessidades do homem: a aplicação da energia térmica e da energia elétrica nos prodígios da produção industrial; a drenagem dos pântanos, a dragagem dos rios, a construção dos engenhos mecânicos, a abertura de caminhos que possibilitam o comércio, a distribuição ampla dos bens que possibilitam o comércio, a distribuição ampla dos bens da vida; morros que se nivelam, colinas que se unem, desertos que se fertilizam; compõem o cenário estupendo em que a ação criadora da engenharia opera seus milagres. (WHATELEY, 1944: 29)

Neste contexto, a relação centro-periferia ressalta a interconexão entre centros urbanos dotados de consideráveis índices de produção industrial e os ambientes de completa submissão. Destacam-se os países da nascente articulação capitalista, onde os eixos tornam-se responsáveis pela circulação de mercadorias tanto em seu contexto regional, quanto internacional, sendo responsáveis pelo fortalecimento de uma estrutura econômica pré-estabelecida, encontrando nos portos os limites territoriais.

Ferrovias e rodovias e demais meios de comunicação, quando inseridos no contexto capitalista “anulam” cada vez mais as fronteiras territoriais, representando parte da crise do Estado-Nação, culminando na desterritorialização de pessoas, mercadorias e informações (RIBEIRO, 2010). O território nacional perde importância frente à política ditada por blocos econômicos e a ação de empresas multinacionais, internacionalizando hábitos, entretenimentos e determinados produtos acessíveis apenas à parcela da população capaz de financiar tais

consequentemente repercutir junto aos modos e locais de moradia, distribuição dos serviços e locomoção entre tais ambientes.

modernizações. (BAUMAM, 1999; GIDDENS, 1991; VIRILO, 1993; ORTIZ, 2003).

Aos ambientes periféricos, restava a submissão. Por meio dos portos, produtos industrializados eram recebidos e distribuídos pelas recém instauradas ferrovias aos principais centros de consumo, inicialmente concentrados nas áreas litorâneas e gradativamente dispersos em seu interior, onde a produção de caráter primário era concentrada nas estações e direcionada aos portos para importação, tendo como principal destino as economias centrais, um intercâmbio que representava constantes déficits econômicos aos países periféricos.

Destaca-se que a proposta busca a partir de uma abordagem multidisciplinar compreender os efeitos da circulação de ideias, ideais, técnicas e tecnologias, responsáveis pela narrativa dos processos em meio à instauração do modal ferroviário de transportes e sua gradativa substituição ao modal rodoviário, tendo como plano de fundo, diferentes ambientes e escalas de análise, buscando assim, a compreensão da esfera global envolta nestes processos de modernização, captando “o fenômeno do subdesenvolvimento (...) como uma consequência da rápida propagação de novas formas de produção, a partir de um número limitado de centros irradiadores de inovações tecnológicas, em um processo que tendeu à criação de um sistema econômico de âmbito planetário” (FURTADO, 1975: 8), onde, “desenvolvimento e subdesenvolvimento devem ser considerados como dois aspectos de um mesmo processo histórico ligado à criação e à forma de difusão da tecnologia moderna” (FURTADO, 1975:8-9).

Na década de 1830, o Atlântico começou a ser servido regularmente. Esse período também marcou a construção de infraestrutura destinada a reduzir as distâncias marítimas intercontinentais, entre os ícones deste

período, o Canal de Suez (1869) e o Canal do Panamá (1914). Em terra firme, observamos também o estabelecimento das primeiras grandes infraestruturas industriais, apoiadas principalmente pelo transporte ferroviário e fluvial. Por volta de 1830, a ferrovia permitiu a exploração dos recursos de vastos territórios, principalmente a partir de portos. A principal consequência da revolução industrial foi a especialização dos serviços de transporte e o estabelecimento de vastas redes de distribuição de matérias-primas e energia.

O transporte internacional experimentou um crescimento significativo no final do século XIX, especialmente com o surgimento de óleo combustível, que aumentou a velocidade e a capacidade do transporte marítimo e possibilitou o surgimento grandes cidades portuárias que servem vastos sertões.

O porto, ao integrar as atividades de produção às de transbordo, torna-se um complexo industrial em torno do qual as atividades de materiais pesados são reunidas. O tamanho crescente dos navios requer investimentos maciços em infraestrutura portuária. Foi então que algumas cidades portuárias, se destacaram, uma vez que estavam mais no centro dos grandes fluxos de comércio marítimo e terrestre.

Tendo em consideração as articulações do pensamento iluminista em meio a delimitação de inúmeras das considerações relativas a demarcação espaço-temporais, e tendo em vista os novos horizontes abertos em meio a dispersão da era ferroviária por todo o mundo, partimos para as considerações de LEFEBVRE (1974: 85, apud: HARVEY, 2012: 231-235), que em meio às suas discussões dos dilemas da política do espaço em torno do tipo de projeto de transformação da sociedade, observa “maneiras pelas quais a homogeneidade do espaço pode ser alcançada⁸⁰. Deste trecho, vale destacar que tal ação, estimularia em

⁸⁰ Em especial, cita a ““pulverização” e fragmentação em parcelas livremente alienáveis de propriedade privada que podem ser compradas e comercializadas à vontade do mercado,” destacando ter sido essa a estratégia que transformou a paisagem britânica, no século XVIII e início do século XIX, exigindo desta maneira, maior precisão e velocidade nos processos

de mapeamento, ação que pouco a pouco seria disseminada por diferentes porções do globo.

partes o processo de imigração / migração, uma vez que se ofereciam enormes quantidades de terras a serem exploradas pela crescente economia capitalista em diferentes partes do globo, estimulando ainda mais os anseios por comunicações e conseqüentemente o encurtamento de distâncias entre as diferentes partes do globo.

Deste ponto, HARVEY (2012), destaca em sua análise 5 dilemas⁸¹ explícitos na descrição espacial de LEFEBVRE (1974), que pouco a pouco se tornariam fundamentais ao processo de expansão dos ideais capitalistas e de articulação de ideais de comunicação, onde, a conformação e a consolidação dos espaços específicos de transporte e comunicação, aliados ao processo de assentamento e ocupação humanos, tornam-se legitimados pela organização de um sistema legal de direitos e espaços, possibilitando desta maneira, a garantia de lugar e o acesso a este aos membros da sociedade. Ou seja, a noção de dimensão do globo terrestre diminui ao passo que uma nova rota aquática se associa à um novo eixo territorial, incentivando assim o deslocamento de mercadorias e pessoas entre diferentes contextos até então inimagináveis.

Na descrição de HARVEY (2012:238), os eventos de 1847-1848 também abalaram certezas sobre a natureza do espaço e significado do dinheiro. Os acontecimentos provaram que a Europa tinha alcançado um nível de integração espacial em sua vida econômica e financeira (que tornaria todo o continente vulnerável à formação simultânea de crises), sobreposto à consolidação de rotas pré-existentes e articulação de novas centralidades, intensificando assim o crescimento populacional e o florescimento de novos centros urbanos (características fundamentais

para o desenvolvimento do capitalismo e da indústria como um todo). A certeza do espaço e do lugar absoluto (fechado e controlado em si), foi substituída pelas inseguranças de um espaço relativo em mudança, em que os eventos de um lugar poderiam ter efeitos imediatos e ramificados sobre vários outros. O espaço europeu tornava-se cada vez mais unificado, precisamente por causa do internacionalismo do poder do dinheiro. Esta unificação podia ser quantificada tanto pelo aumento dos índices de exportação e importação, quanto (e principalmente) pela redução do tempo de duração de deslocamento entre os mais diversos destinos.

Conforme relatado por HOBBSAWM (2019: 94) esse progresso no tempo gasto em viagens de longa distância era ainda relativamente modesto, especialmente por causa do avanço observado nas velocidades marítimas. Entre 1848 ao início dos anos 1870 poucos foram os ganhos em velocidade alcançados pelas locomotivas. A verdadeira transformação deu-se em terra – pelas estradas de ferro em decorrência da extraordinária extensão das novas linhas construídas em meio a ambientes já estruturados e em meio aos sertões.

Tais homens pensavam em termos de continentes e oceanos. Para eles, o mundo era uma única coisa, interligado por trilhos de ferro e máquinas a vapor, pois seus horizontes de negócios eram como seus sonhos sobre o mundo. Para tais homens, destino, história e lucro eram uma só coisa. (HOBBSAWM, 2019: 100)

Desta maneira, HARVEY (2012: 240) descreve que a vasta expansão do comércio e do investimento exterior, pós 1850, encaminhou as principais

⁸¹ Se é verdade que a única maneira de controlar e organizar o espaço é a sua ‘pulverização’ e fragmentação, devemos estabelecer os princípios dessa fragmentação; tendo em vista que “os pensadores iluministas começaram a se ver às voltas com todo o problema da ‘produção do espaço’ como fenômeno econômico e político,” onde os novos marcos de transportes e comunicações, ou seja, “toda as mudanças nas relações espaciais, produzidas por estes investimentos”, afetavam, mesmo que de forma desigual, “a lucratividade da atividade econômica, levando, por isso mesmo, uma redistribuição de riqueza e poder”;

“não pode haver uma política do espaço independente das relações sociais. Estas dão àquela o seu conteúdo e sentido sociais. Este foi o fundamento dos inúmeros planos utópicos do iluminismo”; “a homogeneização do espaço traz sérias dificuldades para a concepção de lugar”; ou seja, cada vez mais rompem-se as fronteiras; “o espaço só pode ser conquistado por meio da reprodução do espaço”.

forças do capitalismo para a trilha do globalismo, ainda que não tendo atingido sua forma plena, conforme a configurada pelo contexto econômico mundial configurado entre a transição do final do século XX e início do século XXI em decorrência da articulação global e seus reflexos na redução dos custos inerentes ao transporte e comunicações entre as diferentes localidades do globo.

Eles tinham boas razões quando apontavam para a rede cada vez mais estreita de comunicações globais, cujo resultado mais tangível era um vasto aumento no tráfego de trocas internacionais, mercadorias e pessoas – comércio e migração. Mas, mesmo no plano internacional de negócios, a unificação global não era uma vantagem indiscutível. Afinal, ela criava uma economia mundial cujas partes eram de tal modo dependentes umas das outras que um empurrão numa delas ameaçava inevitavelmente pôr todas as outras em movimento. Disto era ilustração clássica da crise internacional. (HOBBSAWM, 2019: 113-114)

Retornando ao contexto pós 1850, HARVEY (2012: 240) ainda destaca que *en route*, os espaços do mundo foram desterritorializados, privados de suas significações precedentes e reterritorializados segundo a conveniência da administração colonial e imperial, ou seja, novos eixos e centralidades eram “rasgados” em meio ao território de acordo com os anseios de expansão econômica das grandes potências mundiais, onde o espaço relativo foi revolucionado por meio de inovações no transporte e nas comunicações, tendo havido também uma reorganização fundamental daquilo que continha.

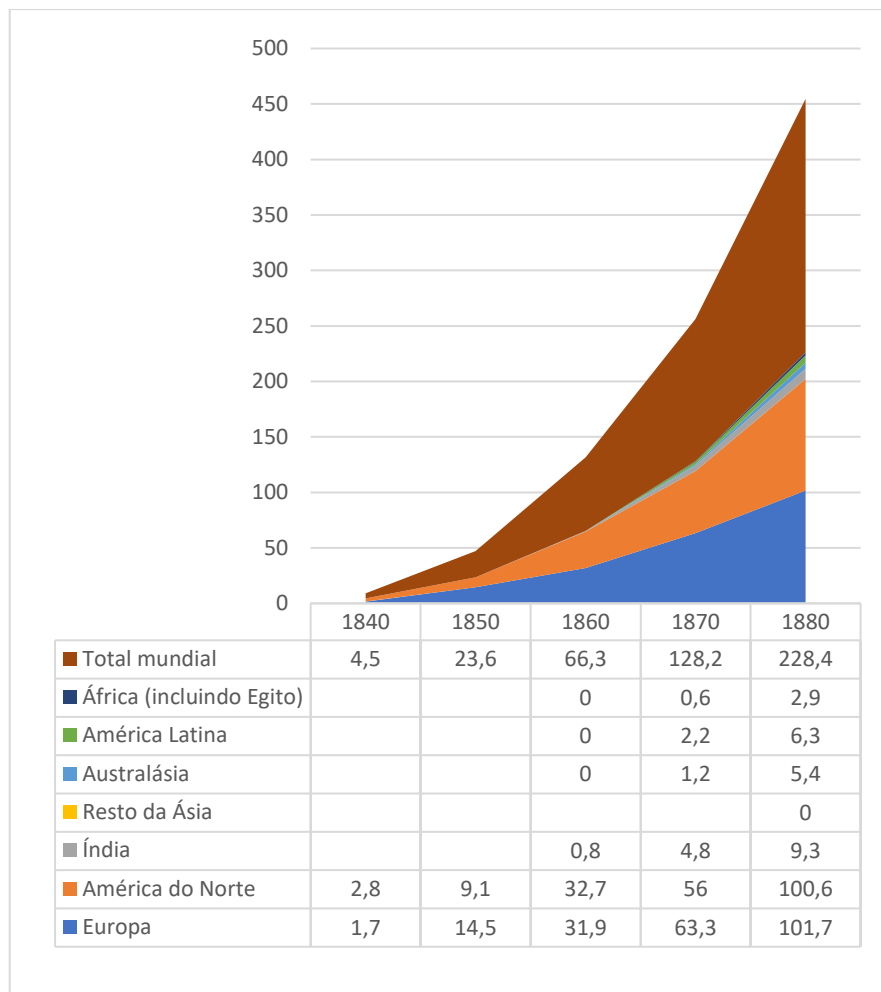
Todas essas manifestações afetavam apenas aquele setor do mundo que já estava mergulhado na economia internacional. (...) Afinal, como escreveu um eminente cronista da época “a economia mundial está apenas nos seus primórdios; mas como ele também acrescentou com toda a correção, mesmo esses primórdios nos permitem imaginar sua futura importância, visto que esse estágio atual representa uma

transformação genuinamente espantosa da produtividade da humanidade. (NEUMMAN, 1880: 7, apud: HOBBSAWM, 2019: 115)

Tendo especificado algumas das considerações em relação ao impacto da Era das Revoluções e consequente expansão dos ideais capitalistas, delineado por meio da instauração de ferrovias e do ideal industrial por diferentes partes do globo, encurtando as relações espaciais e temporais, resta agora delimitar territorialmente todo este processo.

Do ponto de vista global, a rede de troncos ferroviários permanecia suplementar à de navegação internacional. Tal como existia na Ásia, Austrália, África e América Latina, a ferrovia, considerada do ponto de vista econômico, era basicamente um meio de ligar alguma área produtiva de bens primários a um porto do qual esses bens poderiam ser enviados para as zonas industriais e urbanas do mundo. O transporte marítimo, como já vimos, não se tornou notavelmente rápido em nosso período. Sua lentidão técnica é indicada pelo fato, hoje bem conhecido, de que o transporte marítimo à vela havia continuado a manter-se frente ao navio a vapor de forma surpreendente, graças aos progressos tecnológicos menos drásticos, mas substanciais na própria existência. (HOBBSAWM, 2019: 101)

Gráfico 3-6 – Vias Férreas em milhares milhas _ 1840-1880.



Maior destaque para a concentração na Europa e América do Norte, que concentram juntas quase a totalidade dos trilhos construídos até então.

Fonte: MULHALL, 1982: 495, apud: HOBSBAWM, 2019: 95

Tabela 3-1 – O progresso da construção de Estradas de Ferro

Fonte: VON NEUMMAN SPALLART, 1880: 336; EISENBAHNSTATISTIK, apud: HOBSBAWM, 2019: 96

	1845	1855	1865	1875
Número de países na Europa com estradas de ferro	9	14	16	18
com mais de 1.000km de trilhos	3	6	10	15
com mais de 10.000km de trilhos		3	3	5
Número de países nas Américas com estradas de ferro	3	6	11	15
com mais de 1.000km de trilhos	1	2	2	6
com mais de 10.000km de trilhos		1	1	2
Número de países na Ásia com estradas de ferro		1	2	5
com mais de 1.000km de trilhos			1	1
com mais de 10.000km de trilhos				1
Número de países na África com estradas de ferro		1	3	4
com mais de 1.000km de trilhos				1
com mais de 10.000km de trilhos				

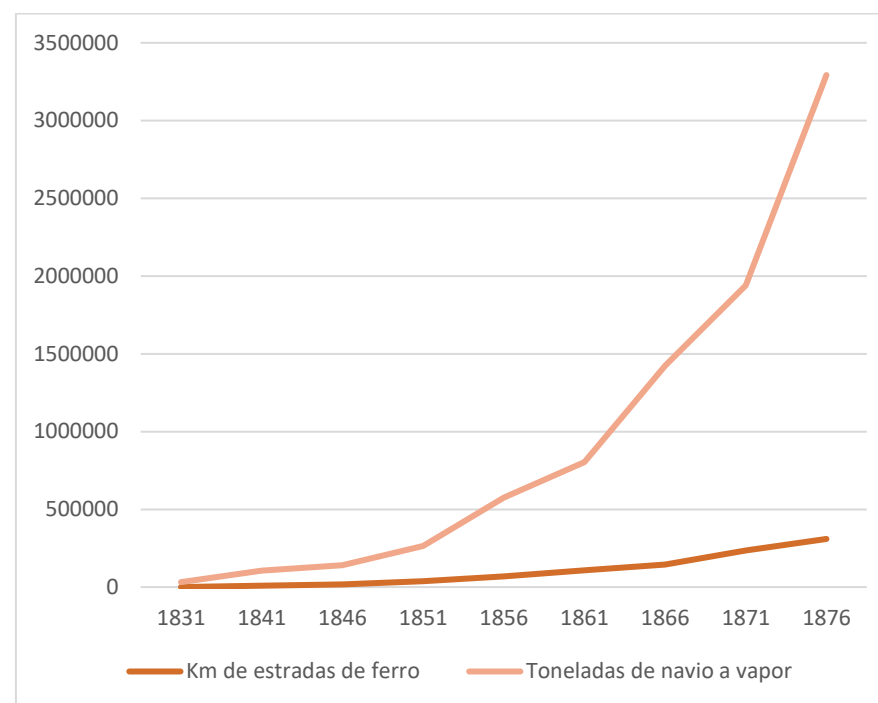
Entre 1845 e 1875 saltou de 9 para 18 o número de países na Europa com Estradas de Ferro, neste mesmo período, as Américas saltam de 3 para 18. Merece destaque o fato da concentração da quilometragem dos trilhos, detinha mais de 1.000 km de trilhos, sendo mínima a quantidade de localidades com mais de 10.000km de trilhos (5 na Europa em 1875 e 2 nas Américas no mesmo período).

Tendo em consideração a articulação do potencial de transporte marítimo e terrestre, a tabela a seguir ilustra o crescimento da quilometragem de ferrovias em sobreposição ao aumento da tonelagem de mercadorias transportadas por navio à vapor entre os anos de 1831 e 1876.

Em 1879 a distribuição da tonelagem marítima em tráfego mundial demonstrou maiores concentrações em meio ao continente europeu, sobretudo em meio ao Mar do Norte (cuja localização estratégica concentrava parte das economias mais desenvolvidas de então), seguidos pelo Atlântico e Mediterrâneo Ocidental. Em meio ao “restante do mundo”, destaque para a América do Norte, neste período, a América do Sul ainda demonstrava cifras singelas em comparação as demais partes do globo.

Essa aceleração extraordinária na velocidade das comunicações teve um resultado paradoxal. Aumentando o abismo entre os lugares acessíveis à nova tecnologia e o resto, intensificou o atraso relativo das partes do mundo onde o cavalo, o boi, a mula, o homem ou o barco ainda determinavam a velocidade do transporte. (HOBSBAWM, 2019: 104)

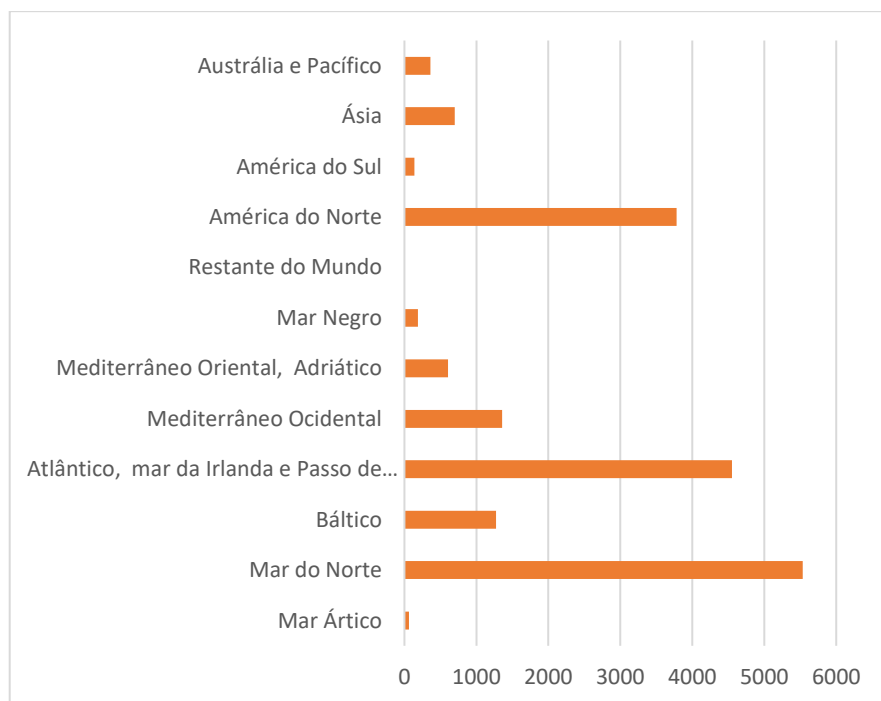
Gráfico 3-7 – Estradas de Ferro e Navios à Vapor



Ao longo de todo o século XIX, podemos observar o aumento de ferrovias construídas e no volume de mercadorias transportadas via navegação à vapor (rios, mares e oceanos).

Fonte: HOBSBAWM, 2019: 463.

Gráfico 3-8 – Tráfego Marítimo Mundial _ Tonelagem total.

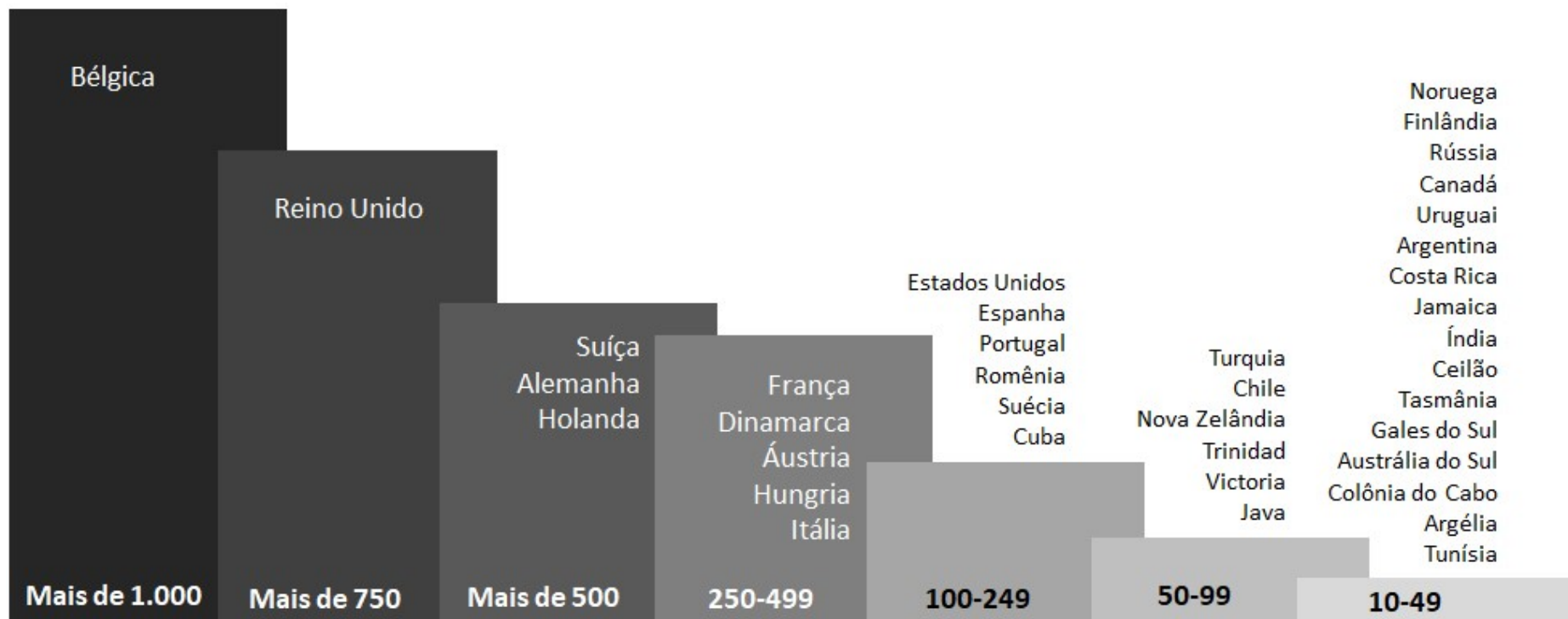


Fonte: HOBSEAWM, 2019: 463

A partir da metade do século XVIII, os fenômenos decorrentes da Revolução Industrial atingem com maior ou menor atraso, diferentes regiões europeias, cujas cidades passam a registrar cada vez mais, o aumento da população das áreas urbanas, decorrentes de fluxos migratórios, aumento da natalidade e redução da mortalidade. A esse respeito, BRESCIANI (s/d: 22) destaca diferentes narrativas relacionadas às multidões em meio do fervor urbano das cidades de Londres e Paris. No capítulo: “A descida aos Infernos”, a autora relata a Londres da metade do século XVIII, “com dois e meio milhões de habitantes”, onde “projetam-se com total nitidez a promiscuidade, a diversidade, a agressão, em suma, os vários perigos presentes na vida urbana”, ao citar a expressão de Shelley (apud BRESCIANI, s/d: 22) a autora reforça “o inferno é uma cidade semelhante a Londres, uma cidade esfumada e populosa (...), ou ainda ao citar alguns dos relatos de viagens de Engels (apud BRESCIANI, s/d: 24) ao ficar assustado por ver “centenas de milhares de pessoas se comprimindo e se acotovelando, parecendo nada ter em comum, obedecendo somente a um acordo tácito de manter a sua direita, de modo a permitir o cruzamento contínuo e sem obstáculo de ambas as filas da multidão.”

Se a redistribuição dos homens do campo pelo globo não pode ser negligenciada, é, contudo, menos surpreendente do que o êxodo da agricultura. Migração e urbanização andavam juntas e, na segunda metade do século XIX, os países mais associados a esse processo (Estados Unidos, Austrália, Argentina) tinham uma taxa de concentração urbana não superada em nenhum lugar, exceto na Inglaterra e nas partes industrializadas da Alemanha. (Em 1890, as vinte maiores cidades do mundo ocidental incluíam cinco nas Américas e uma na Austrália). (HOBSEAWM, 2019: 299)

Gráfico 3-9 – Concentração das Exportações, variáveis conforme países do globo (tonelagem total).



Fonte: Elaboração da autora com base em informações obtidas em HOBSBAWM, 2019

Tabela 3-2 – Variação da população de localidades do globo.

	1836		1847-1850			1876-1880		
	População (em milhões)	Número de cidades (acima de 50 mil)	População (em milhões)	Força a vapor (000 HP)	Número de cidades (acima de 50 mil)	População (em milhões)	Força a vapor (000 HP)	Número de cidades (acima de 50 mil)
Reino Unido	24.273	17	27	1290	32	32,7	7.600	48,2
França	33.000	9	34,1	370	14	36,9	3.070	29,5
Alemanha	14.205	4			17	42,7	5.120	28,7
Rússia	49.538	6	66,0	70	8	85,7	1.740	2,6
Áustria e Hungria	35.000	8	37,00	100	13	37,1	1.560	12,0
Itália						27,8	500	13,4
Espanha	14.032	8	12,3	20	8	16,6	470	7,1
Portugal	3.530	1	3,7	0	2	4,1	60	5,4
Suécia	4.000	1	3,5	0	1	4,3	310	12,5
Dinamarca			1,4	0	1	1,9	90	26,6
Holanda			3,0	10	5	3,9	130	29,5
Bélgica	3.827	4	4,3	70	5	5,3	610	35,5
Suíça			2,4	0	0	2,8	230	46,1
Império Otomano			30 (aprox.)	0	7	28 (1877)		?
Estados Unidos			23,2	1.680	7	50,2	9.110	47,7

Fonte: Elaboração da autora com base em informações obtidas em HOBBSAWM, 2019

Considerando que as ferrovias e o processo de industrialização proporcionaram o crescimento populacional, HOBBSAWM (2019:296) destaca a questão, afirmando que neste processo, o desenvolvimento econômico moderno do mundo pede mudanças substanciais entre os povos, neste contexto, os avanços decorrentes dos processos industriais, diretamente refletidos na ordenação e dispersão de transportes facilitam tais movimentos tornando-os tecnicamente baratos e mais simples através de novas e melhores comunicações, assim como, evidentemente, permite ao mundo manter uma população bem maior⁸².

A metade do século XIX marca o começo da maior migração de povos na História. Seus detalhes exatos mal podem ser medidos, pois as estatísticas oficiais, tais como eram feitas então, não conseguem capturar todos os movimentos de homens e mulheres dentro dos países ou entre Estados: o êxodo rural em direção às cidades, a migração entre regiões e de cidade para cidade, o cruzamento de oceanos e a penetração em zonas de fronteiras, todo esse fluxo de homens e mulheres movendo-se em todas as direções torna difícil uma especificação. Entretanto, uma forma dramática dessa migração pode ser aproximadamente documentada. Entre 1846 e 1875, uma quantidade bem superior a 9 milhões de pessoas deixou a Europa. (HOBBSAWM, 2019: 295 - 296)

Ilustrando parte deste movimento de migração / imigração, HOBBSAWM (2019: 298 - 299) também destaca que mesmo entre os europeus, a migração de massa intercontinental estava restrita aos povos de poucos países (sobretudo ingleses, irlandeses e alemães e, a partir de 1860, noruegueses e suecos). Destaca também que a maioria dos europeus era de origem rural, assim eram os emigrantes. O século XIX foi uma gigantesca máquina para desenraizar os homens do campo, ” que na

⁸² Sempre se associa tal crescimento ao êxodo rural, e à redução das taxas de mortalidade; melhorias na higiene pessoal e coletiva, maior oferta na alimentação; melhoria das instalações públicas (sobretudo relacionada ao “saneamento das águas e dos esgotos”),

grande maioria dos casos, mau conheciam áreas além de seus vilarejos: “os homens pobres do campo nunca viajavam, somente por prazer, mas combinavam prazer com negócios nos mercados e feiras” (HOBBSAWM, 2019: 309-310), a maioria deles foi para as cidades ou, a qualquer preço, para fora do ambiente tradicional rural, em busca do melhor caminho que pudesse encontrar em mundos estranhos, assustadores, mas sobretudo promissores, onde se dizia que o pavimento das cidades era de ouro (HOBBSAWM, 2019: 299). Entre esses, destaque merece ser dado aos italianos (do sul e sicilianos), que inundariam as grandes cidades das Américas.

A forma característica de viagem para o pobre era a migração. Para a classe médias e os ricos, era mais e mais turismo, essencialmente um produto da estrada de ferro, do barco a vapor e (até onde a invenção de nosso período, o cartão-postal, também é uma parte essencial do processo) da nova magnitude e rapidez das comunicações postais. Homens pobres viajavam por necessidade, mas raramente por prazer, salvo a pé – as autobiografias dos artesãos vitorianos dedicados à autoajuda estão repletas de titânicas caminhadas campestres – e por períodos restritos. (...) A aristocracia viajava muito por razões não utilitárias, mas de uma forma que nada tem em comum com o turismo moderno. Famílias nobres mudavam-se das casas da cidade para as casas de campo regularmente nas estações, com um cortejo de empregados e veículos de carga como se fossem pequenos exércitos. (HOBBSAWM, 2019: 309-310)

Desse processo também se destaca a unificação dos países europeus consolidada por meio de inúmeros processos e conflitos, ao longo de vários anos. Todas essas ações iriam repercutir de forma direta na consolidação, econômica, social e territorial de todo o continente e

melhoria das habitações, os progressos da ciência e medicina (incluindo a melhor organização dos hospitais).

demais áreas sob o domínio dos países europeus, sendo também articulados aos processos de dispersão dos ideais, ideologias e infraestruturas modernas por todo o globo. Ainda em relação aos avanços, os novos rearranjos seriam marcantes no pós-guerra.

Em síntese, “a grande expansão da década de 1850 marca a fundação de uma economia industrial global e de uma história industrial única” (HOBSBAWM, 2019: 117), onde a maior parte da população “tornou-se vítima daqueles cuja superioridade econômica, tecnológica e conseqüentemente militar era incontestável e parecia indestrutível”. (HOBSBAWM, 2019: 188)

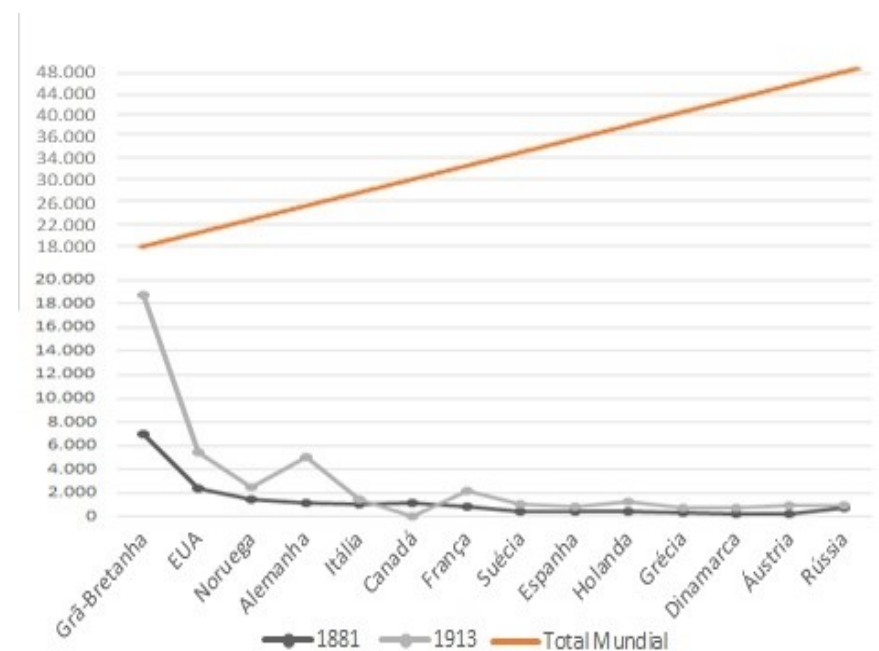
3.3. Economia e o desenrolar das novas faces do Capitalismo

Qual seria o resultado de uma comparação entre o mundo dos anos 1880 e o dos anos 1780? Na análise de HOBSBAWM (2017: 29-33), em primeiro lugar, em 1880 ele era genuinamente global. Quase todas as suas partes agora eram conhecidas e mapeadas de modo mais ou menos adequado ou aproximado. Conforme já visto, a tecnologia tornou possível a abertura de áreas geograficamente remotas ou inacessíveis à produção para a exportação. Portanto, ao abordar 1880, estamos menos diante de um mundo único do que os dois setores que, combinados, formam um sistema global: o desenvolvido e o defasado, o dominante e o dependente, o rico e o pobre.

As estradas de ferro, os telégrafos e navios de 1870 não eram menos identificáveis como “modelos” internacionais, onde quer que ocorressem, do que os automóveis e aeroportos de 1970. (...) Tal padronização afetou as classes médias numericamente modestas e alguns dos ricos até o ponto ou na medida que não se chocava com as barreiras da linguagem. (HOBSBAWM, 2019: 111)

Quanto à navegação mundial como um todo, HOBSBAWM (2017: 51 - 54) destaca em sua análise que ainda havia, em 1880, quase três toneladas dependentes do vento para cada tonelada movida a vapor. Nos anos 1880, isto estava começando a mudar radicalmente, a favor do vapor. A tradição ainda reinava nas águas. Assim, o progresso era mais visível na capacidade de produção material e de comunicação rápida e ampla no mundo “desenvolvido”.

Gráfico 3-10 – Frete Marítimo _ 1881-1913



Observa-se de um modo em geral o domínio Britânico do Frete Marítimo _ 1881-1913.

Fonte: MULHALL, 1913

É fato que a partir da Revolução Industrial, a tecnologia seria uma das principais causas dessa defasagem entre diferentes nações, acentuando-a não só econômica como politicamente.

Reciprocamente, a implantação da indústria não se restringia inteiramente ao Primeiro Mundo. À parte a construção de uma infraestrutura (isto é, portos e ferrovias), as atividades extrativas (mineração) – presentes em muitas economias dependentes e coloniais – e a produção familiar, presente em muitas áreas rurais atrasadas, algumas indústrias do tipo ocidental do século XIX tendiam a se desenvolver modestamente em países dependentes como a Índia, mesmo nesta etapa inicial, por vezes enfrentando forte oposição de interesses metropolitanos, sobretudo nos setores têxtil e alimentício. Mas até a metalurgia penetrou no Segundo Mundo. (...). (HOBASBAWM, 2017: 41)

Vale destacarmos os pontos que tornaram a economia mundial dinâmica. O século XX traria consigo “a supremacia da faixa central de países industrializados e em vias de industrialização, que se estendia cada vez mais na região temperada do hemisfério norte, pois eles agiam como motor do crescimento global, a um tempo como produtores e como mercados” (HOBASBAWM, 2019: 81). Em meio aos países integrantes do contexto sul-americano por exemplo, o início do século XX traria ao contexto econômico e social os símbolos da Revolução Industrial, ainda em um contexto dependente das nações mais desenvolvidas, que ora financiavam as instalações industriais, ora financiavam os elementos de infraestrutura necessários ao seu suporte e conseqüente desenvolvimento urbano. A autonomia destes países seria notada anos mais tarde, entretanto, ainda fortemente vinculada aos mercados consumidores de produtos primários, e em muitos casos em investimentos internacionais.

A economia mundial seria configurada inicialmente pela crescente dependência dos serviços financeiros e frota mercante inglesa, que pouco a pouco acrescentava novos personagens. Desta forma, a

economia geográfica do romper do século XX mostra-se muito mais ampla e pluralista que os contextos anteriores, sendo agora, marcada de forma clara e evidente pela revolução tecnológica, cujos reflexos diretos seriam sentidos cada vez mais em meio aos processos de transformação da “empresa capitalista” que cada vez mais assume os ideias da industrialização e portanto, da “modernidade”, transformando assim o mercado de bens de consumo e proporcionando o aumento do público de consumo, originando a “produção em massa”, mundialmente disseminada, carregando consigo uma nova diversificação de classes sociais e divisão do trabalho. (HOBASBAWM, 2019: 81-89)

POSTONI (2014: 357), ao citar a obra “Os limites do Capital” de HARVEY, comenta que o autor, discute profundamente, como na análise de MARX, que o crescimento equilibrado é impossível no capitalismo. Continuando sua análise, destaca que em função da necessidade de equalização da taxa de lucro, os capitais alocam trabalho social e organizam os processos de produção de maneira que não necessariamente maximize a produção agregada do mais-valor na sociedade. Desta forma, o próprio capital cria barreiras contra a tendência à aceleração perpétua dos avanços tecnológicos e organizacionais.

Neste processo, novos produtos “primários” eram constantemente articulados ao contexto técnico, tecnológico, econômico e produtivo em constante expansão da dinâmica mundial, agregando cada vez mais áreas até então inimagináveis a cadeia produtiva.

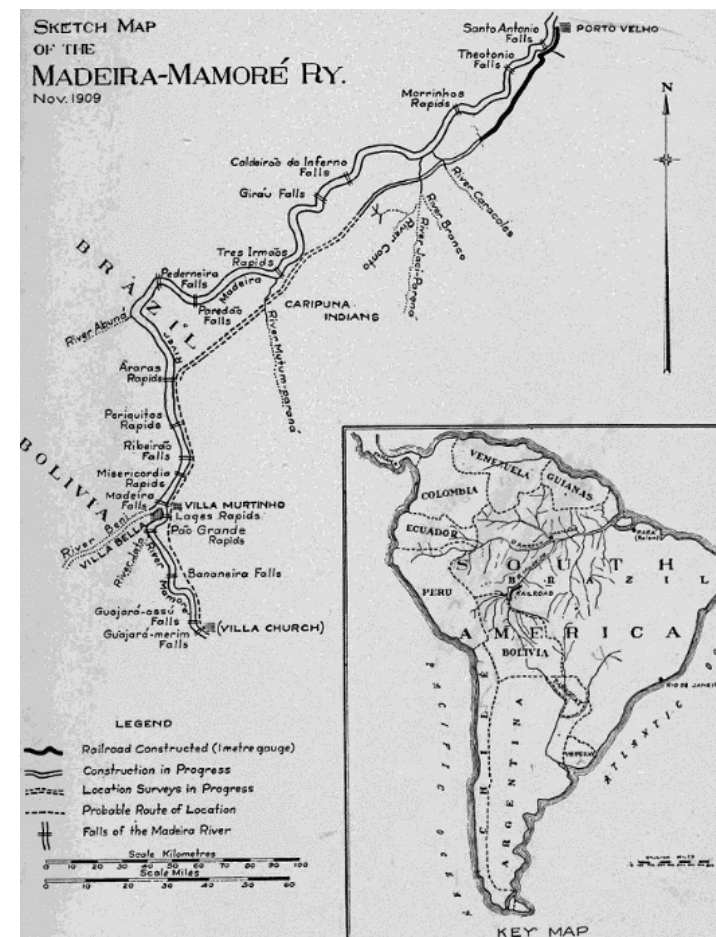
A Amazônia começa, nas páginas da História, como campo de conflito entre os povos europeus que na empresa dos descobrimentos geográficos e formação de impérios coloniais, tentaram possui-la para explorá-la na fatura de suas espécies florestais. Assim, espanhóis, ingleses, holandeses, franceses e por fim portugueses, terçando armas, disputaram-na numa teimosa demonstração de cobiça ilimitada. Os espanhóis, é certo, tiveram as honras da revelação (REIS, 2001:9, apud. NETO, 2019)

Como exemplo deste processo de expansão em busca de matérias-primas, podemos citar o caso da tentativa de instauração da “indústria” da borracha na Amazônia. De um modo em geral, a atividade econômica que representou maior expressão na Amazônia antes do chamado *boom* da borracha, foi a exportação de cacau⁸³; antes disso, cana de açúcar, urucum e outros produtos oriundos da floresta chamavam a atenção de investidores internacionais, articulando desta maneira atividades comerciais cujas rotas eram traçadas em função da dinâmica hídrica da região Amazônica.

Dentre os produtos em destaque, provenientes da região Amazônica, a extração do látex levantaria interesses econômicos de nações sul-americanas, sobretudo, Bolívia e Brasil, e Estados Unidos. Neste contexto, a circulação do látex para exportação aos grandes centros industriais levantaria tensões e acordos conforme já descrito anteriormente, cujo ápice seria identificado em meio à definição do Tratado de Petrópolis em 1903, e a construção por parte do Brasil da Estrada de Ferro Madera-Mamoré.

No caso da Amazônia, em meio ao despontar de um novo ideal de modernidade impulsionado pela industrialização da borracha e despontar do automobilismo, que em poucos anos marcariam importante transição em todo o contexto mundial, é interessante destacar a aproximação dos interesses de Henry Ford, que em meio a floresta Amazônica realiza o cultivo de seringueiras e a instalação de uma planta industrial para o processamento da borracha: a Fordlândia, edificada às margens do Rio Tapajós, nos anos 1920.

Figura 3-14 – Estrada de Ferro Madera-Mamoré.



Fonte: VFCO⁸⁴

⁸³ Apenas como contextualização, esses produtos ao longo do decorrer dos próximos anos, circulariam em meio ao território brasileiro, abrindo novas fronteiras, ou

renovando áreas tidas como improdutivas por ciclos anteriores, impulsionando de forma constante “novas” dinâmicas territoriais.

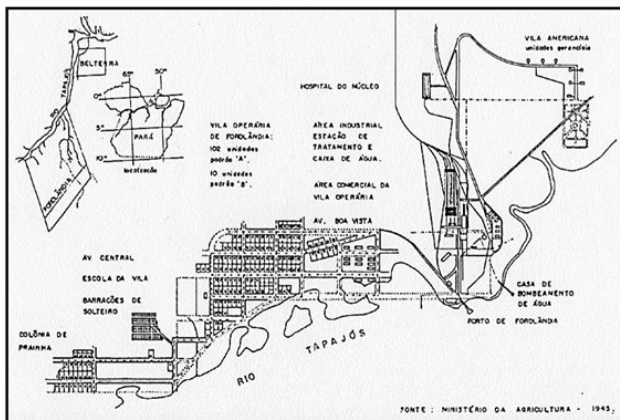
⁸⁴ <http://vfco.brazilia.jor.br/ferrovias/efmm/mapa-trilhos-EFMM-1910.shtml>

Figura 3-15 – Fordlândia em 1933.



Fonte: NETO, 2019

Figura 3-16 – Planta da Fordlândia.



Fonte: NETO, 2019

Portanto, o comércio internacional de produtos agrícolas estava agora indo normalmente – por razões óbvias – levado a especializações extremas ou mesmo à monocultura nas regiões exportadoras. A tecnologia tornava-o possível, pois afinal os grandes meios de transporte de enormes quantidades ao longo de imensas distâncias praticamente não existiam antes da década de 1840 (...), a tecnologia acompanhava visivelmente a demanda, ou procurava antecipá-la. Isso era mais evidente nas amplas planícies do sudoeste americano e em vários lugares da América do Sul. (HOBSBAWM, 2019: 268-269)

A Fordlândia configura-se como um dos inúmeros empreendimentos lançados em meio às regiões “selvagens” que em função de inúmeros motivos não se adequariam às modernas dinâmicas internacionais. Neste sentido, HOBSBAWM (2019: 270-271) destaca que cada vez mais, a agricultura mundial se dividia em duas partes, uma dominada pelo mercado capitalista, nacional ou internacional, a outra amplamente independente dela. Toda esta articulação tornava as bases deste mercado mundial propensa a depressão agrária em dimensões mundiais, de forma politicamente explosiva, onde eram constantes processos migratórios em busca de novas oportunidades. Não só a agricultura se enquadraria neste contexto. Tendo em vista que para muitos países sul-americanos, a extração de minérios se caracterizava como importante atividade econômica, as flutuações dos mercados internacionais também impactavam de forma direta, sua organização política, econômica e social, revelando suas fragilidades em meio ao contexto econômico mundial.

A ferrovia e a navegação a vapor haviam reduzido as viagens internacionais ou transcontinentais a uma questão de semanas, em vez de meses – salvo na maior parte do território da África, da Ásia continental e de partes do interior da América do Sul, e em breve se tornariam uma questão de dias: com a conclusão da ferrovia Transiberiana, em 1904, seria possível viajar de Paris a Vladivostok em 15 ou 16 dias. Com o telégrafo

elétrico, a transmissão de informação ao redor do mundo era agora uma questão de horas. Em decorrência, homens e mulheres do mundo ocidental – mas não só eles – viajaram e se comunicaram por grandes distâncias com facilidade e em número sem precedentes. (HOBASBAWM, 2017: 30)

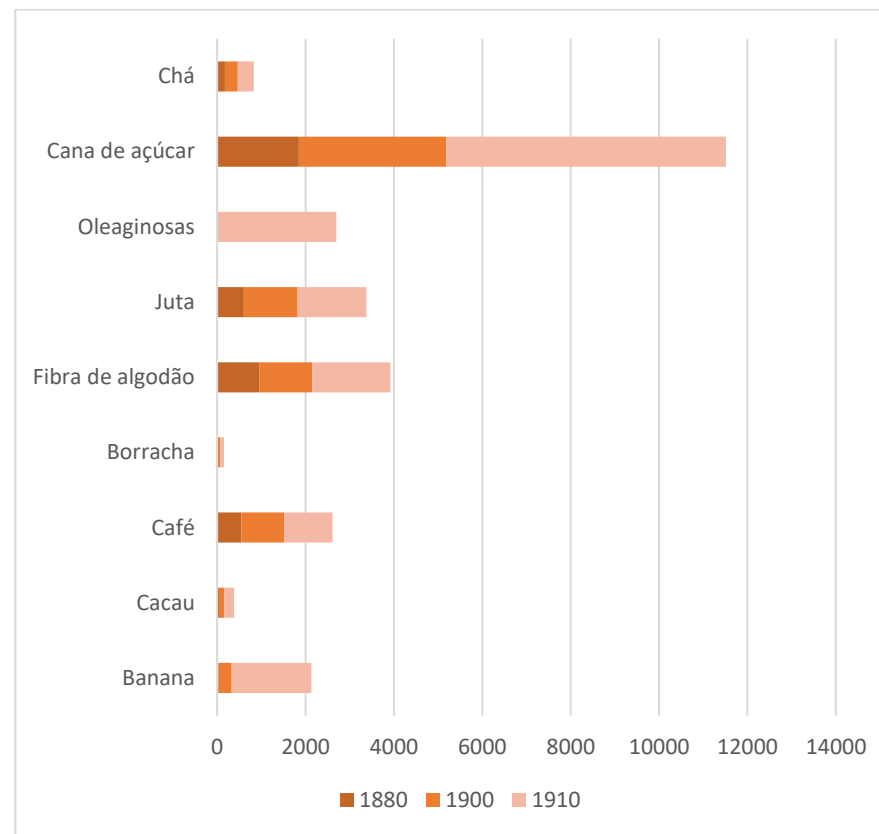
Mais do que nunca, a economia capitalista transforma a terra em um “fator de produção”, tornando-se, portanto, uma mercadoria peculiar, em função de sua imobilidade e quantidade limitada (expansiva apenas ao passo que novas áreas eram desbravadas). Neste sentido, a agricultura era vista como uma indústria como qualquer outra até então, “conduzida segundo princípios de maximização de lucro. O mundo rural como um todo era um mercado, uma fonte de trabalho, uma fonte de capital”. (HOBASBAWM, 2019: 277)

O crescimento da economia capitalista transformou a agricultura com sua demanda maciça. Não é, portanto, surpreendente que nosso período tenha visto um aumento da quantidade de terra arável, sem mencionar o aumento ainda maior na produção através de melhor produtividade. O que não é geralmente reconhecido é quão vasta era a extensão da terra agrícola. Tomando as estatísticas disponíveis do mundo como um todo, entre 1840 e 1880 a área de cultivo cresceu em 50%, de 500 para 750 milhões de acres. Metade do aumento ocorreu na América, onde a área agrícola triplicou no período. Ali tomou sobretudo a forma de um simples avanço geográfico da agricultura pelo interior. (HOBASBAWM, 2019: 274)

Se por um lado, as áreas agrícolas se expandiam por novas fronteiras, no outro extremo, o crescimento das áreas urbanas multiplicou a demanda de uma variedade de alimentos. Em uma rápida análise, podemos considerar que em 1800 havia apenas 17 cidades na Europa entre 100 mil e 5 milhões de habitantes. Em 1890, havia 103, cuja população mostrava-se mais de seis vezes superior aos índices do início do século. Em 1900, a população Europeia já atingia as cifras de 430 milhões de habitantes (mais que o dobro dos 200 milhões registrados no início de 1800. Os processos migratórios e imigratórios aceleravam ainda mais essa dinâmica: entre 1800 e 1900, a população das Américas demonstra um salto de 30 para quase 160 milhões de habitantes.

Gráfico 3-11 – Produção Mundial Matérias Primas Tropicais _ 1880-1910

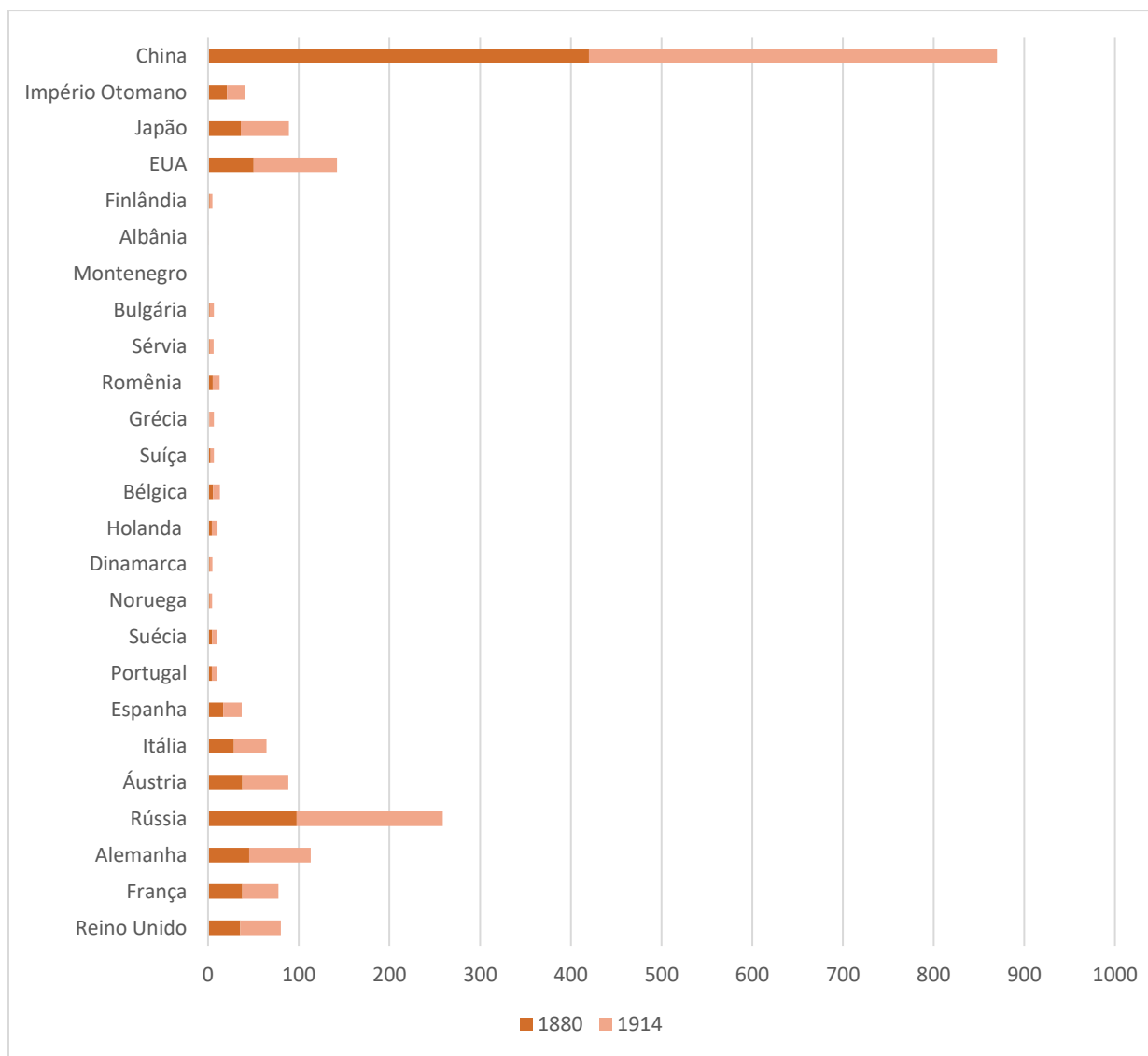
Produção mundial das principais matérias-primas tropicais 1880-1910 (em milhares de toneladas).



Em termos de política internacional, o número de entidades tratadas como Estados soberanos no mundo inteiro era bastante modesto para nossos padrões. Entretanto, observa-se que a Revolução Francesa teria impactado na reordenação territorial do mundo como um todo. Por volta de 1875, não se passavam de 17 o número de Estados consolidados na Europa, 19 nas três Américas, quatro ou cinco na Ásia e talvez três casos altamente marginais na África (HOBASBAM, 2017: 44).

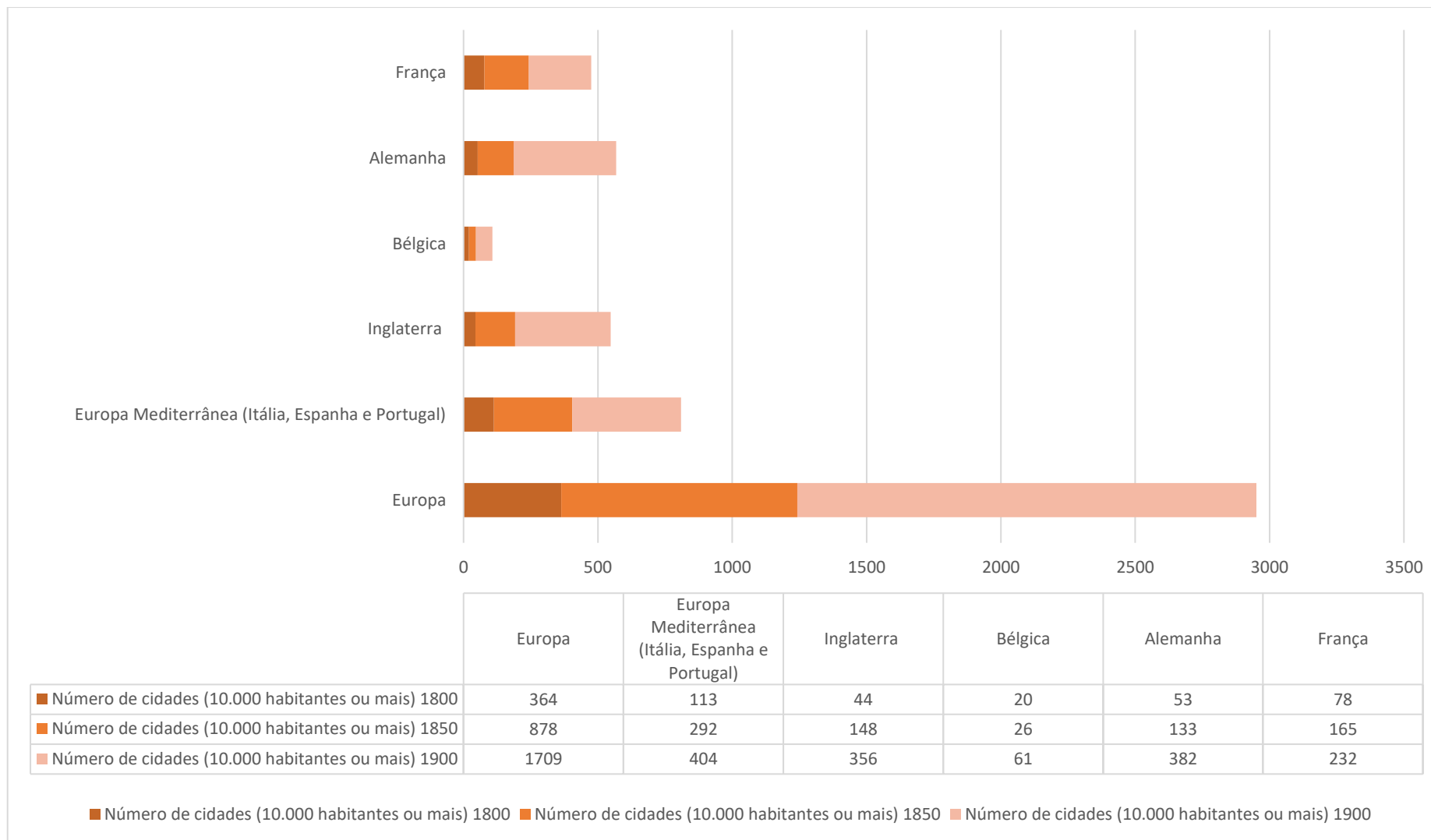
Entre os habitantes desse “novo mundo”, os indivíduos do mundo “desenvolvido” e dos países em via de desenvolvimento, eram cada vez mais moldados aos critérios mínimos da sociedade burguesa: entre os quais a condição de indivíduos juridicamente livres e iguais. A liberdade e igualdade jurídicas estavam longe de ser incompatíveis com a desigualdade real. Nesse sentido, destaca-se que a diferença mais nítida entre os diferentes mundos do capitalismo era cultural, onde “uma população urbana majoritariamente analfabeta, como em grande parte do que era então o Terceiro Mundo, seria um indicador ainda mais convincente de atraso, pois o índice de alfabetização das cidades costumava ser muito mais elevado que o do campo” (HOBASBAM, 2017: 45-46).

Gráfico 3-12 – População Mundial _ 1880-1914



Fonte: VRIES, 1984

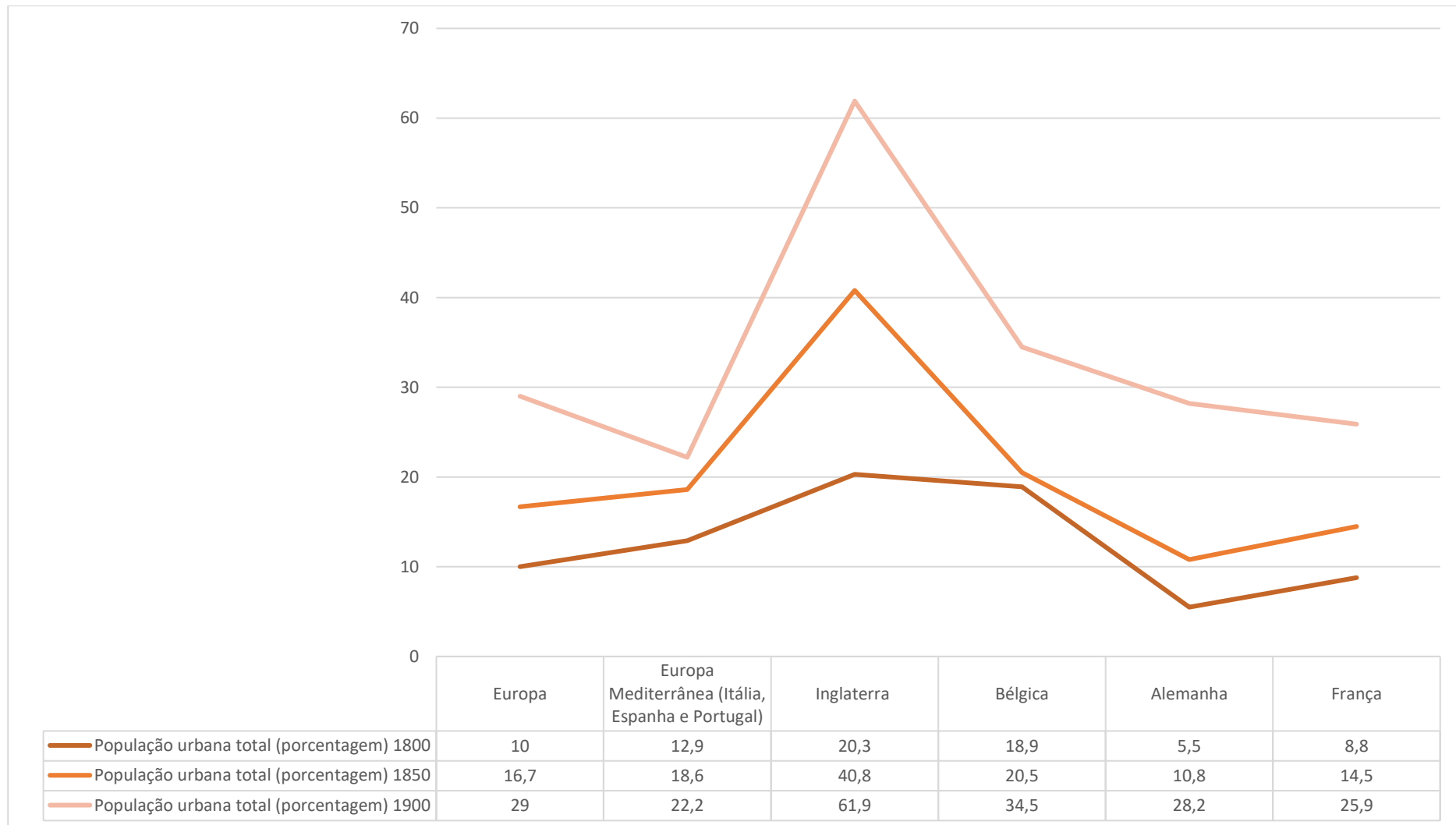
Gráfico 3-13 – Número de Cidades Europa _ 1800-1900



Urbanização da Europa século XIX (1800-1890).

Fonte: VRIES, 1984.

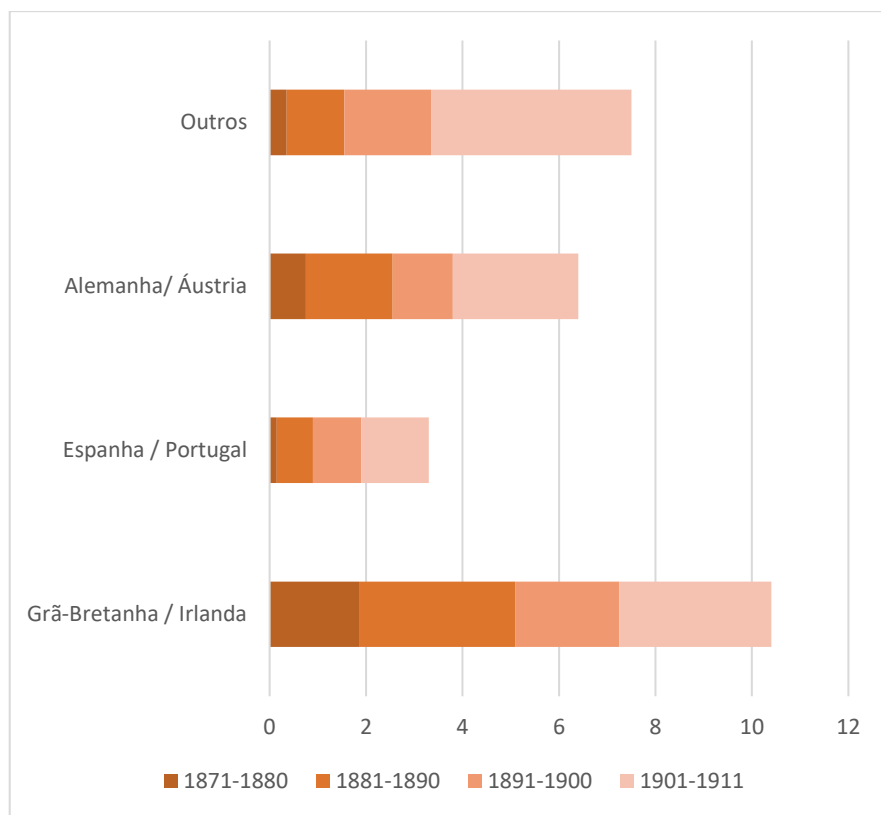
Gráfico 3-14 – Porcentagem População Urbana Europa _ 1800-1900



Urbanização da Europa século XIX (1800-1890).

Fonte: VRIES, 1984.

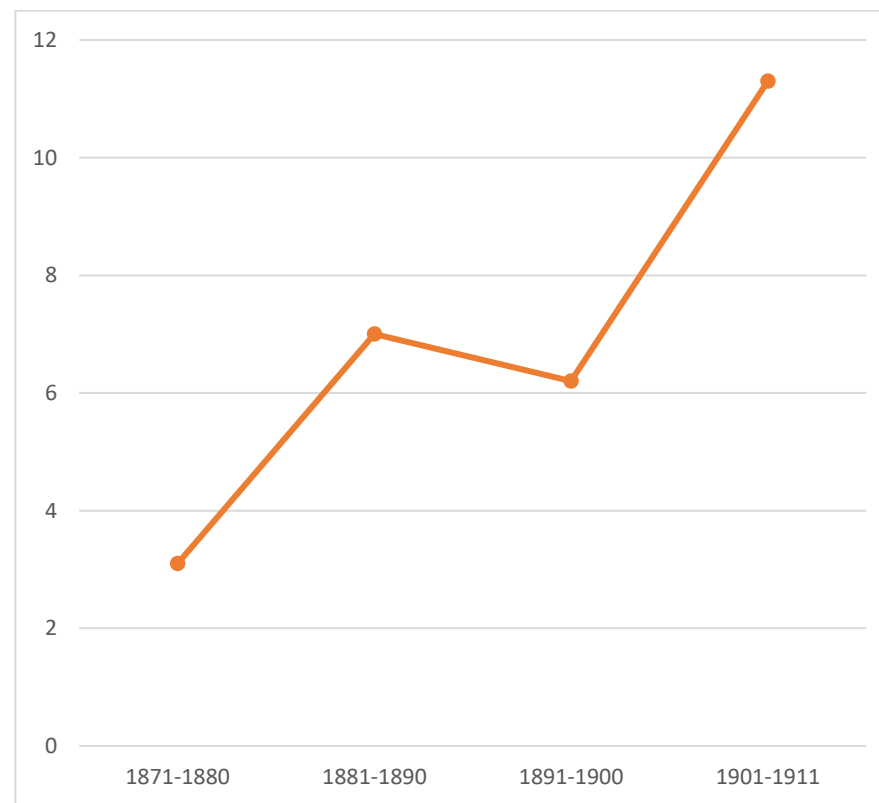
Gráfico 3-15 – Emigração Países Europeus _ 1871 -1911



Emigração: Países de povoamento europeu – 1871 – 1911 (em milhões de pessoas).

Fonte: SAUNDERS, 1936.

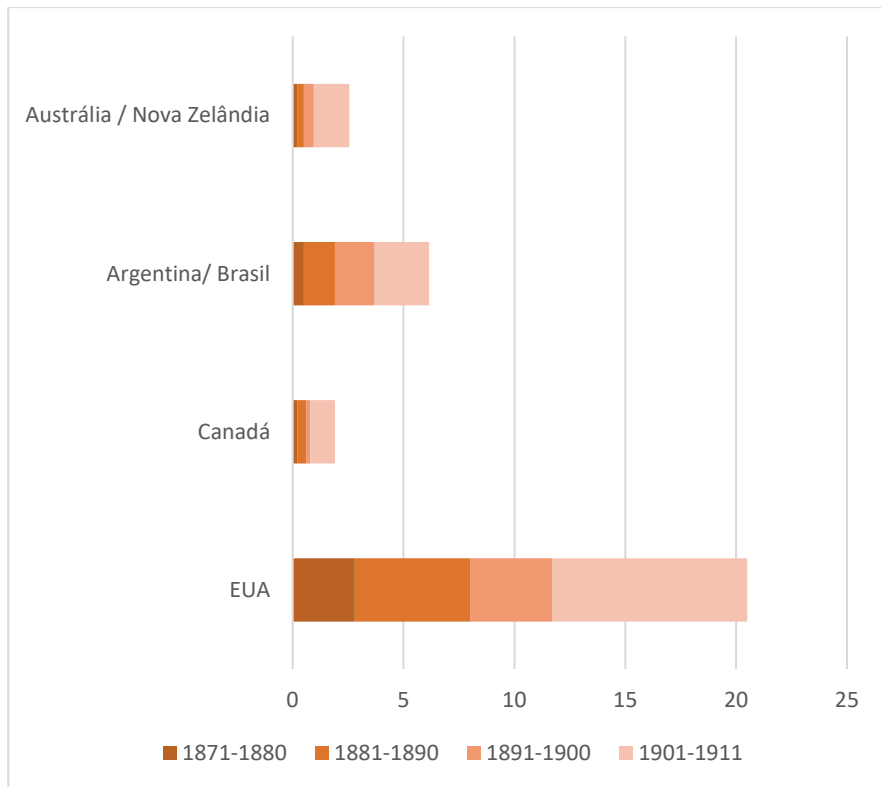
Gráfico 3-16 – Concentração Total Emigração _ 1871 -1911



Concentração Total Emigração: Países de povoamento europeu – 1871 – 1911 (em milhões de pessoas).

Fonte: SAUNDERS, 1936.

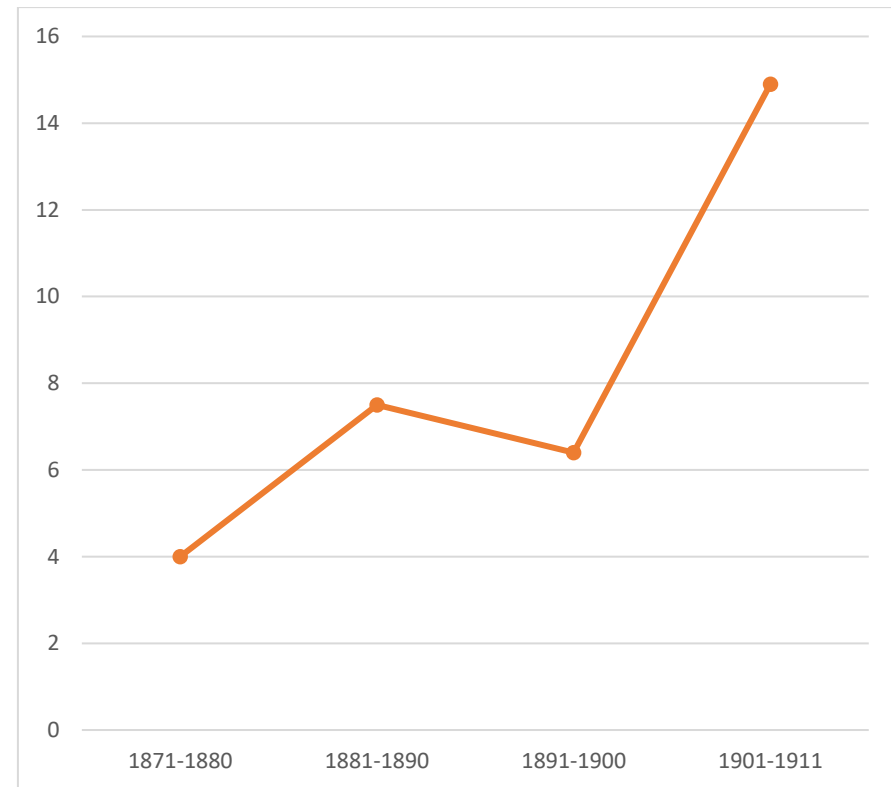
Gráfico 3-17 – Imigração Países Europeus _ 1871 -1911



Imigração: Países de povoamento europeu – 1871 – 1911 (em milhões de pessoas).

Fonte: SAUNDERS, 1936.

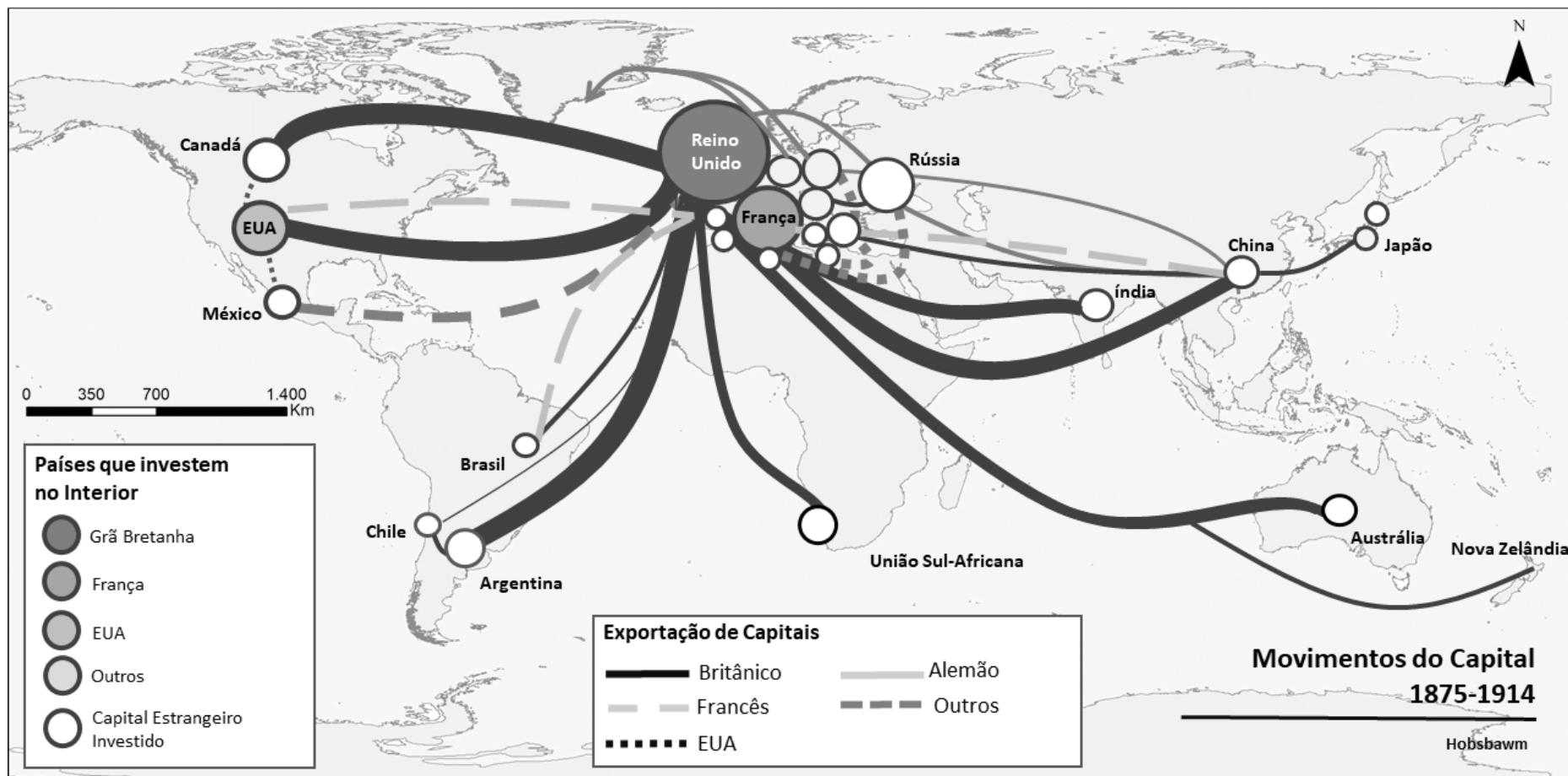
Gráfico 3-18 – Concentração Total Imigração _ 1871 -1911



Concentração Total Imigração: Países de povoamento europeu – 1871 – 1911 (em milhões de pessoas).

Fonte: SAUNDERS, 1936.

Figura 3-17 – Movimentos do Capital _ 1875-1914.



Fonte: HOBBSAWM, 2017

Gráfico 3-19 – Volumes Totais de Imigração e Emigração Países Europeus _ 1871-1911



Comparação de volumes totais de Imigração e Emigração países Europeus _ 1871 – 1911 (em milhões de pessoas). A diferença entre os totais da emigração e da imigração advertem o leitor sobre a falta de confiabilidade desses cálculos (reflexo das dificuldades censitárias do período em questão).

Fonte: SAUNDERS, 1936.

Era na tecnologia e em sua consequência mais óbvia, o crescimento da produção material e da comunicação, que o progresso era mais evidente. A maquinaria moderna era predominantemente movida a vapor e feita de ferro e aço, o carvão se tornara a fonte de energia industrial mais importante, fornecendo 95% do total da Europa. (...)Por outro lado, as novas fontes de energia, eletricidade e petróleo ainda não eram muito significativas, embora por volta dos anos 1880 a geração de eletricidade em grande escala e o motor a combustão interna estivessem começando a ficar viáveis. Além de inegável e triunfante, a tecnologia moderna era extremamente visível. (HOBASBAWM, 2017: 49)

POSTONI (2014: 23) destaca que a dominação social no capitalismo é percebida essencialmente como dominação de classe, que continua externa ao processo de produção, ou seja, que a produção industrial, uma vez que historicamente constituída, torna-se independente do capitalismo, e não intrinsecamente ligada a ele. Ao citar Marx, POSTONI (2014: 46) ainda destaca que o processo pelo qual o trabalho no capitalismo constitui estruturas sociais abstratas que dominam as pessoas é o que induz um rápido desenvolvimento histórico das forças produtivas e do conhecimento da humanidade. Mais adiante, POSTONI (2014: 151) descreve que a maneira como se entende a dominação abstrata está intimamente ligada à como se interpreta a categoria de valor, nesta articulação, destaca que quando o valor permanece como forma de riqueza, o próprio planejamento é submetido às exigências da dominação abstrata (aja visto o processo de disseminação de Vilas Operárias pelo mundo capitalista e o decorrente processo de implementação de leis urbanísticas em sobreposição à crescente necessidade de criação de espaços operários).

Avançando cronologicamente, considerando o contexto mundial delineado pelo século XX, a Primeira Guerra Mundial devastou apenas partes do Velho Mundo, sobretudo na Europa, entretanto, após seu término, os reflexos econômicos e sociais decorrentes dos processos de recuperação territorial, econômico e social do contexto europeu, seriam

em função do processo de mundialização econômica, sentidos cada vez mais em meio aos outros continentes.

Mas a Primeira Guerra Mundial foi seguida por um tipo de colapso, verdadeiramente mundial, sentido pelo menos em todos os lugares em que homens e mulheres se envolviam ou faziam uso de transações impessoais de mercado. Na verdade, mesmo os orgulhosos EUA, longe de serem um porto seguro das convulsões de continentes menos afortunados, se tornaram o epicentro deste que foi o maior terremoto global medido na escala Richter dos historiadores econômicos – a Grande Depressão dos entreguerras. Em suma: entre as guerras, a economia mundial capitalista pareceu desmoronar. Ninguém sabia exatamente como se poderia recuperá-la. (HOBASBAWM, 2017: 90)

Para HOBASBAWM (2017: 92), a história da economia mundial desde a Revolução Industrial tem sido de acelerado progresso técnico, de contínuo, mas irregular crescimento econômico, e de crescente “globalização”, ou seja, de uma divisão mundial cada vez mais elaborada e complexa de trabalho; uma rede cada vez maior de fluxos e intercâmbios que ligam todas as partes da economia mundial ao sistema global. O autor ainda destaca, que no passado, diferentes periodizações de ciclos (ondas longas, médias e curtas) eram aceitas pelos homens de negócios, economistas e fazendeiros, onde em meio às crises, criavam oportunidades ou novos problemas. Destaca que apenas os socialistas acreditavam que por meio das crises os ciclos faziam parte de um processo pelo qual o capitalismo gerava contradições internas insuperáveis, podendo colocar em risco a existência do capitalismo.

Fato é, que em meio aos períodos entreguerras, a globalização, e, portanto, o desenvolvimento econômico e os reflexos de sua expansão interrompiam seu crescimento. Sejam as cifras relativas aos movimentos migratórios, até mesmo ao processo de circulação de mercadorias, impactos eram registrados em âmbito mundial: “Era a extraordinária universalidade e profundidade da crise que começou,

como mesmo não historiadores sabem, com a quebra da Bolsa de Nova York em 29 de outubro de 1929” (HOBASBAWM, 2017: 96).

Tanto os produtos agrícolas como os de origem industrial teriam impactos: observa-se a crise na produção básica, de alimentos e de matérias-primas, cujos impactos foram sentidos na Argentina, Austrália, países balcânicos, Bolívia, Brasil, Chile, Colômbia, Cuba, Egito, Equador, Finlândia, Hungria, Índia, Malásia britânica, México, Índias holandesas (atual Indonésia), Nova Zelândia, Paraguai, Peru, Uruguai, Venezuela, cujo comércio internacional dependia em peso de produtos primários. Em suma, tornou a Depressão Global no sentido literal.

Nos transportes, os reflexos dos entreguerras, também representariam mudanças nos padrões de consolidação, seja em função da origem de novos investimentos, ou decorrente da expansão do ideal automobilístico, decorrente da produção de aço etc. Nas fábricas, “a consequência básica da Depressão foi o desemprego em escala inimaginável e sem precedentes, e por mais tempo do que qualquer um já experimentara” (HOBASBAWM, 2017: 97).

Para KURZ (1992: 69), tanto o mercado como o dinheiro e sua circulação surgiram historicamente como relações sociais extrínsecas, na troca de produtos isolados uns dos outros e cujas produções imediatas estavam afastadas; portanto, mercado e dinheiro não são, em termos históricos, nada além da expressão de uma divisão de trabalho ainda pouco desenvolvida.

Figura 3-18 – Conformação da Europa _ 1914.



Fonte: HOBSBAWM, 2017

Para Marx, a dinâmica histórica do capitalismo é tudo, menos linear e evolutiva. O desenvolvimento é, ao mesmo tempo, dinâmico e estático. Ele implica níveis crescentes de produtividade, mas o quadro de valor se reconstitui perpetuamente. (...) Por um lado, (...), o capitalismo envolve uma transformação constante da vida social – da natureza, estrutura e inter-relações das classes sociais e outros agrupamentos, bem como da natureza da produção, do transporte, da circulação, dos padrões de vida, da forma da família e assim por diante. Por outro lado, o desdobramento do capital possui a reconstituição contínua de sua própria condição fundamental como uma característica imutável da vida social – a saber, a mediação social é feita pelo trabalho. (POSTONI, 2014: 345)

Toda a análise descrita até aqui, buscou identificar como as estratégias econômicas e seus respectivos ideais de modernização, interferiram e ainda interferem na dinamização territorial, a partir da criação de hegemonias econômicas, técnicas e tecnologias, responsáveis pela projeção, fortalecimento e reestruturação de ambientes e estratégias tipicamente urbanos e industriais, buscando a otimização de suas articulações.

Com o advento da globalização e do liberalismo econômico tal contexto problematiza as estruturas pré-existentes, fortalecendo eixos estratégicos articulados em paralelo à estruturação de novos eixos de estruturação territorial e conformação de centralidades em função de um determinado nicho econômico.

Tendo sido superados os impactos das Guerras e o temor do socialismo com o fim da Guerra Fria, “uma nova divisão internacional do trabalho começou a solapar a antiga”, agora mais do que nunca, as fronteiras territoriais perdiam sentido, frente aos anseios de expansão da economia capitalista e suas fases de industrialização. Neste processo, HOBBSAWM (2017: 275) destaca como exemplo, as ações da empresa alemã Volkswagen que instalou fábricas na Argentina, Brasil (três),

Canadá, Equador, Egito, México, Nigéria, Peru, África do Sul, e Iugoslávia – como sempre, sobretudo após meados da década de 1960.

Na análise de BENKO (2002: 19) a partir dos anos 60 o modo de desenvolvimento fordista entra abertamente em crise. As alavancas macroeconômicas que asseguraram o crescimento de ouro dos “Trinta Gloriosos” se revelaram fragilizados ou como obstáculo à acumulação capitalista. O capitalismo aparece com perda de velocidade, entravado em seu impulso pela conjunção de uma crise de eficácia e de um esmorecimento de legitimação: a cadeia de produção peca por rigidez, ao passo que a cadeia das certezas de um desenvolvimento exaurível é quebrada de maneira patente. Uma nova revolução é necessária.

Dando continuidade ao seu raciocínio, BENKO (2002: 20) destaca o fato de que “a ruptura na qual o capital aposta sua ‘salvação’ é antes de tudo uma modalidade de aprofundamento das relações capitalistas.” Neste contexto, a “era ‘eletrônica da acumulação capitalista não é a de um lento refluxo da exploração da força de trabalho pelo capital, mas, ao contrário, um momento histórico singular (...) com a complexificação da concorrência intercapitalista e uma nova configuração internacional da divisão do trabalho.”

Deste processo em diante, as novas indústrias do terceiro mundo não abasteciam somente os crescentes mercados locais, mas também ao mercado mundial. Em meio a esse crescente processo de deslocamento das unidades fabris em busca de territórios e trabalhadores à preços competitivos, imensas áreas industriais tornar-se-iam cada vez mais obsoletas. Em acompanhamento, os eixos de transporte, historicamente consolidados em sobreposição aos interesses industriais seriam enfraquecidos e em muitos casos, salvo a crescente necessidade de articulação com a mobilidade urbana, encontram como destino a ruína. Esse processo enfraquecia em muitos casos, as fábricas e marcas nacionais, estrategicamente posicionadas em meio aos *entrepôts*, em favor do mercado internacional que por meio de sua dinâmica não fornecia meios dos industriais nacionais lutarem em paridade.

Tudo isso produziu uma mudança paradoxal na estrutura política da economia mundial. À medida que o globo se tornava sua unidade real, as economias nacionais dos grandes Estados foram dando lugar a tais centros *offshore*, a maioria situada nos pequenos ou minúsculos mini Estados que se haviam convenientemente multiplicado quando os velhos impérios coloniais se despedaçaram. (HOBASBAWM, 2017: 275)

A década de 1960 demonstra um contexto mundial fisicamente reestruturado dos efeitos da guerra, ao mesmo tempo que se vê imerso em um novo momento de reestruturação da economia mundial. Um vasto ambiente cujas ações visam amenizar suas rupturas, ampliando a simples noção de tombamento da área e incorporando conceitos relevantes do patrimônio industrial, um contexto em que “projetos urbanos” assumem emblemáticas obras buscando a regeneração de regiões vinculadas aos antigos modos de produção e comunicação territorial, uma vez que o planejamento urbano tradicional não atende mais as carências de tais áreas.

Em uma interpretação sobre a crise dos anos 70/80, BENKO (2002 :27), utiliza como base os ideais *schumpeterianos*⁸⁵, destacando “que o crescimento do pós-guerra é essencialmente imputável a dois fatores excepcionais”: por um lado ocorre a intervenção do Estado, o que ele destaca como Estado-empresário / Estado-providência, agindo sob a influência (e investimento) dos princípios Keynesianos⁸⁶, em domínios específicos, destinados principalmente ao investimento em novas tecnologias (P&D, setor nuclear, espaço, etc.); do outro lado, o processo

⁸⁵ Joseph Schumpeter é reconhecido por sua teoria que visa explicar as atividades que levam aos ciclos de expansão e retração do sistema Capitalista. O economista descreve o processo em que as inovações mais recentes substituem as inovações mais antigas por meio do processo denominado de “destruição criativa”. Toda inovação no sistema econômico é chamada de “ato empreendedor”: uma nova matéria-prima, uma introdução de um novo produto no mercado, um novo modo de produção, um novo modo de comercialização de bens e serviços ou até uma quebra de monopólio.

de liberação das trocas internacionais facilitou a expansão da área de difusão da inovação, aumentando assim, as possibilidades de crescimento e progresso técnico. O contexto internacional favoreceu igualmente a explosão ao estabelecer uma regulação geral (instituição, regras monetárias etc.). O crescimento vigoroso e trintenário se interrompe na década de 70, pois os investimentos de inovação e progresso técnico atingem sua fase de maturação. BENKO, ainda destaca que em meio a esse processo, as causas exógenas como o preço do petróleo e das matérias-primas, agravavam ainda mais a situação e acabaram por precipitar a necessária adaptação estrutural.

E mesmo quando novas indústrias substituíam as velhas, não eram as mesmas indústrias (...) não nos mesmos lugares, e provavelmente com estruturas diferentes. O jargão da década de 1980 que falava em “pós-fordismo” sugere isso. A imensa fábrica de produção em massa construída em torno da correia de transmissão, a cidade ou região dominada por uma só indústria, caso de Detroit ou Turim na área automobilística, (...). Era uma imagem realista, mas representava mais que uma verdade simbólica. Onde as velhas estruturas industriais floresciam no fim do século XX, (...), eram evidentes as semelhanças com o entreguerras, ou mesmo com o mundo industrial ocidental pré 1914 (...) embora a grande empresa de produção em massa e a grande fábrica sobrevivessem até a década de 1990 (...) as novas indústrias eram muito diferentes. (HOBASBAWM, 2017: 298)

Já na análise de CASTELLS (1999: 101) “a crise real dos anos 70 não foi a dos preços do petróleo”, mas sim a da “inabilidade do setor público para

⁸⁶ O keynesianismo é a teoria econômica formulada por John Maynard Keynes, que defende que o Estado deve exercer a plena ação nas políticas econômicas de um país para atingir o pleno emprego e o equilíbrio econômico. Essa teoria foi criada com a proposta contrária ao liberalismo, que defende que o Estado não deve intervir em nenhum processo, ou deve intervir o mínimo possível. Os ideais Keynesianos foram criados como espécie de resposta à Crise de 29.

continuar a expansão de seus mercados, dessa forma, a geração de emprego sem aumentar os impostos sobre o capital nem alimentar a inflação, mediante a oferta adicional de dinheiro e o endividamento público”, onde “o verdadeiro desafio para as empresas e o capitalismo como um todo era encontrar novos mercados capazes de absorver uma crescente capacidade de produção de bens de serviços.” Ao finalizar seu raciocínio, CASTELLS destaca ter sido este o motivo da grande expansão do comércio em relação aos processos produtivos, e depois ao investimento estrangeiro direto, que se transformariam em propulsão ao desenvolvimento econômico em todo o mundo, finalizando assim, o período de forte intervenção dos Estados em meio ao desenvolvimento econômico.

Neste contexto, KURZ (1992:194) destaca que essa “nova” fase da economia mundial já foi alcançada, em diferentes estágios, em todas as sociedades ocidentais sem exceção, não sendo possível deter esse processo. O que marca a próxima etapa (a era corrente), é que regiões inteiras estão caindo fora, morrendo em seus papéis de regiões industrializadas e hegemônica economicamente, uma vez que suas indústrias foram derrotadas em meio à concorrência dos mercados mundiais e seus respectivos avanços tecnológicos, deste processo as “antigas centralidades econômicas” não possuem mais dinamismos capazes para levantar o capital monetário necessário para continuarem em meio a corrida da produtividade mundial. Para BENKO (2002: 22), a “mobilidade otimizada” torna-se o elemento-chave da nova ortodoxia capitalista. Neste novo ambiente, a linha de produção flexível tende a substituir a organização fordista da produção, que nas palavras de CORIAT (1984, apud: BENKO, 2002: 22) tornam-se muito pesada para ser adotada e modificada.

Para abrir novos mercados, conectando valiosos segmentos de mercado de cada país a uma rede global, o capital necessitou de extrema mobilidade, e as empresas precisaram de uma capacidade de informação extremamente maior. A estreita interação entre a desregulação de mercados e as novas

tecnologias da informação proporcionou essas condições. (CASTELLS, 1999: 104)

Em meio a emergência e a consolidação de um novo regime de acumulação, BENKO (2002: 27) destaca que as novas dinâmicas espaciais devem ser analisadas como mudanças qualitativas da organização das forças produtivas sob as relações de produção do capitalismo, sendo desta maneira, uma resposta concreta à formulação das crises num dado regime de acumulação.

Ao citar autores como LIPIETZ e LEBORGNE (1988), BENKO (2002:28) destaca que tal regime repousa em princípios gerais de organização do trabalho e de uso das técnicas, conformando o chamado paradigma tecnológico (ou modelo de industrialização).

BENKO (2002: 29-30) reforça que as mudanças geográficas dos espaços de produção coincidem com mutações maiores da organização da produção, que são por sua vez provocadas pelas exigências do novo regime de acumulação. A pressão com vistas à inovação e à circulação dos fluxos de materiais se faz no sentido da concentração espacial das firmas interligadas de alta tecnologia, onde a introdução da produção flexível exigiu uma reorganização profunda das funções de produção e circulação na economia (MOULAERT & SWYNGEDOUW, 1988, 1989).

Para BENKO (2002: 30) os tecno polos surgem assim como sistemas produtivos locais onde se empregam formas produtivas alternativas justapostas às formas fordistas que constituem sempre o núcleo principal da organização, podendo ser configurados como espaços catalisadores na implantação do regime de acumulação flexível.

Neste ambiente, CASTELLS (1999: 105) destaca que as empresas e os setores que foram afetados diretamente por esta transformação drástica (decorrente da era da tecnologia da informação) tiveram um crescimento de produtividade e lucratividade. Neste contexto de novas empresas capitalistas de dinâmicas globais e de redes auxiliares camadas sucessivas de empresas e setores foram integradas ao novo sistema tecnológico ou gradualmente eliminadas.

A revisão da operação dos processos econômicos atuais nos leva a crer que a nova economia informacional funciona em escala global. Mas o conceito globalização sofreu vários ataques, (...). Parte da crítica baseia-se em uma observação sensata, frequentemente esquecida: a economia internacional ainda não é global. Os mercados, mesmo para os setores estratégicos e as maiores empresas, ainda estão limitados pelos regulamentos monetários e bancários; a mobilidade da mão de obra é prejudicada pelos controles de imigração e pela xenofobia das pessoas, e cada empresa multinacional ainda mantém a maior parte de seus ativos e o centro de comando estratégico no país definido como sua “terra natal”. (CASTELLS, 1999: 115)

Ao relacionar a mundialização ao processo de circulação, BENKO (2002: 41), lembra dos infortúnios semânticos da noção de modernidade, por meio da concepção descritiva da mundialização, que compreende os processos de aceleração planetária da circulação dos fluxos de troca, tecnologias, de cultura, informações e mensagens, para abranger uma consideração mais abstrata que tematiza o processo de unificação do mundo em história universal. Neste ponto, o autor destaca o fato de que a temática da mundialização aprofunda e prolonga, e obscurece as discussões sobre a (crise da) modernidade e (de) seus pressupostos. Autorizando pensar que a modernidade se tornaria mundialidade, modernidade-mundo segundo CHESNEAUX (1989).

Destes processos, as históricas rotas de transportes passam a ser questionadas e reestruturadas. Novas redes geográficas se estabelecem, em aglutinação com antigas áreas, ou em meio à novas fronteiras variáveis conforme os interesses do capital.

Uma das principais mudanças no transporte internacional a partir da década de 1970 está no desenvolvimento de telecomunicações, que oferece suporte ao crescente movimento de informações, especialmente para o setor financeiro. e serviços. A infraestrutura básica de telecomunicações, como o telefone, foi desenvolvida durante a era

fordista, mas depois de 1970 as telecomunicações se fundiram com a tecnologia da informação. Após 40 anos de realizações incontestáveis no desenvolvimento de ciências, tecnologias e aplicações espaciais, afirmamos ser nosso atual momento histórico importante história das atividades espaciais (uma nova dinâmica imposta às comunicações), entre elas lançamento de foguetes, tecnologias de satélites, ciências e aplicações espaciais e serviços ao utilizador.

É difícil conceber um crescimento econômico forte, criador de empregos e de riqueza, sem um sistema de transportes eficaz, que permita tirar pleno proveito do mercado interno e do efeito de globalização do comércio. Se é certo que, no limiar do século XXI, estamos a entrar na era da sociedade da informação e das trocas virtuais, tal não diminui, bem pelo contrário, a necessidade de deslocamentos. Graças à Internet, qualquer pessoa pode comunicar com outra e encomendar um produto à distância, mas não deixará por isso de se deslocar in loco para ver, escolher ou encontrar-se pessoalmente. Mas as tecnologias da informação constituem também a prova de que podem proporcionar, em determinados casos, uma oportunidade para reduzir a procura de transporte físico, promovendo o teletrabalho e os tele serviços. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 14)

A mundialização se dualiza, tende por um lado, a conotar as novas coordenadas geopolíticas (modernidade planetária apreendida pelo Ocidente), ou o espaço operacional e o horizonte ideológico da condição pós-moderna, traçado pelos complexos processos da mundialização, sendo o derradeiro refúgio da ambição universalista do moderno, a compressão espaciotemporal pós-moderna (BENKO, 2002:42).

Trazendo a temática da mundialização para o contexto das circulações, temos que ter em mente que a “emergência da mundialização não poderia ser comparável a uma oposição formal entre o nacional e o mundial” (BENKO, 2002:42), onde o mundial exerce seu primado sobre o nacional.

BENKO (2002: 43) destaca que essa oposição considera apenas o aspecto mais limitado do processo, uma vez que abrange outros inúmeros processos internos e externos à um contexto econômico e social, para o autor, “a mundialização não é simples fenômeno de conexão de atividades que extrapolam fronteiras, dos espaços nacionais, dos continentes ou das configurações geopolíticas”, a teoria modernidade-mundo identificaria a mundialização como a extra versão dos sistemas produtivos, projetados diretamente no campo planetário unificado, e com a difusão dos fluxos de imagens, de códigos e de informações através do mundo.

Quais seriam então as dimensões desse novo contexto mundial? Para BENKO (2002: 44), a nova distribuição histórico-geográfica e político-cultural das estratégias da divisão social do trabalho em nível global se articula a partir de quatro características:

- A mobilidade do capital se acelera a um ritmo sem precedentes.
- A concorrência entre espaços nacionais, blocos (inter) regionais e empresas transnacionais tornou-se mais aguda.
- A crescente transnacionalização das economias e da produção acompanha-se de uma globalização espetacular dos mercados e do comércio internacional.
- Num ambiente econômico que torna cada vez mais transnacional, o Estado-Nação não é certamente nem “enfraquecido” nem, com maior razão, imponente.

A aceleração dos processos de inovação permite o aparecimento de novas atividades, cuja lógica de organização espacial é por vezes pouco conhecida. A localização das atividades num contexto globalizado é de primordial importância para o desenvolvimento econômico, uma vez que sua localização determina os custos de produção. Entre os enfoques

propostos, existem estudos que se dedicam a caracterização das formas espaciais de concentração de empresas. De um modo em geral, entre os estudos geográficos, globais ou parciais, a diversidade dos casos dificulta as análises propostas. A teoria da localização busca fornecer explicações relacionadas a organização espacial de empresas, identificando assim, suas variáveis relacionadas à localização.

Em relação a localização, a indústria de alta tecnologia é considerada pelos teóricos como algo móvel, entretanto, nem todos os tipos de indústria de alta tecnologia possuem o mesmo comportamento. Entre as características que permitem a variabilidade de suas localizações: destaca força de trabalho (representada pelo capital humano), a presença de universidades e centros de pesquisa, o atrativo da paisagem, a urbanização é importante, mas a qualidade de vida ganha cada vez mais força, a presença da infraestrutura de transportes (sobretudo relacionados ao custo), serviços e clima político dos negócios, a presença de economias de aglomeração essenciais para a atividade.

Torna-se fundamental, “identificar os fatores de localização exógena específicos das indústrias de alta tecnologia que condicionam a implantação e o desenvolvimento dessas indústrias em uma determinada região” (BENKO, 2002: 132).

Na sequência, desenvolveu-se as ideias de VERNON (1966), que se estabelecem em meio a teoria do ciclo de vida do produto⁸⁷. Já a terceira vertente analisa os ideais em meio ao complexo territorial de inovação, esta é concentrada em meio as condições geográficas que favorecem a emergência dos setores de alta tecnologia. Outros investigadores tentaram criar teorias gerais, interpretando mecanismos e processos globais da evolução econômica do capitalismo contemporâneo, entre

⁸⁷ Ao levarmos em conta a teoria do ciclo de vida do produto, entende-se que cada ramo industrial percorre um ciclo dividido em três partes, fase de desenvolvimento (ou inovação), fase de maturidade (ou de crescimento) e fase de standardização. Nesta linha de raciocínio, o aumento da produção acarreta a modificação do sistema produtivo, que

depende do nível de aprimoramento da indústria que desenvolve o produto. De um modo em geral, a produção está ligada a uma aglomeração industrial e áreas de pesquisa.

eles merecem destaque SCOTT, WALKER, STORPER, LIPIETZ, CASTELLS e SAYER.

Para BENKO (2002: 141) essas três tentativas de teorização propiciam bom número de elementos novos e originais, mas não nos levam a uma teoria geral de localização que poderia favorecer explicação científica da implantação dos novos conjuntos industriais, em particular para melhor compreensão da formação atual dos espaços modelo de localização da indústria.

As análises buscam compreender a organização da produção, considerando a divisão do trabalho interno (visto sob o ponto de vista técnico) e a divisão do trabalho externo (visto sob a ótica social). Ambos os contextos expõem níveis de organização empresarial, socioeconômicas e de articulação das redes de comunicações, e por estes motivos também impactam diretamente o território, que em muitos casos articula novas estruturas como veremos a seguir.

Como descrito anteriormente, o sistema de produção fordista enfrenta ao longo dos anos inúmeros processos que levam a sua obsolescência. Com a globalização e o aumento do volume da produção, obtida agora de forma descentralizada, observa-se uma corrida pela especialização dos diferentes centros industriais em meio as diferentes áreas do globo, neste processo, “a divisão interna do trabalho acompanha-se de uma divisão externa (social) entre as firmas especializadas na produção de diferentes bens intermediários” (BENKO, 2002: 142).

No fim da década de 1990, CASTELLS (1999: 87) escrevia que “uma nova economia surgiu em escala global nas duas últimas décadas”, na ocasião, o autor denomina essa nova dinâmica econômica de informacional e global. Afirmando ser informacional, pois “a

produtividade e a competitividade de unidades ou agentes nessa economia depende basicamente de sua capacidade de gerar, processar e aplicar de forma eficiente a informação baseada em conhecimentos”. Em relação à sua conformação global, CASTELLS destaca o fato de as principais atividades produtivas, o consumo e a circulação, assim como seus componentes estão organizados em escala global, diretamente ou mediante uma rede de conexões entre agentes econômicos

Considerando que o conjunto da produção é agora coordenado por grande número de transações internas e externas guiadas pelo mercado (e pelo preço), observamos que o processo de desintegração da produção é também facilitado pela aglomeração geográfica das empresas, uma vez que desta forma, os custos das transações externas tornam-se mais racionalizados. Por outro lado, a busca por este novo padrão tecnológico e de concentração industrial pode ocasionar impactos a estruturação urbana de inúmeros complexos. A integração vertical⁸⁸ implica na conformação de “alianças estratégicas, transferência de tecnologia, colaboração permanente, joint-venture etc. Uma parceria se desenvolve no bojo da dominação hierárquica das empresas” (BENKO, 2002: 143).

Neste momento, torna-se interessante a breve retomada dos princípios existentes em meio aos ideais de circulação de técnicas e tecnologias no início do século XIX, onde as renomadas escolas capacitavam os engenheiros, técnicos, urbanistas desempenhavam a função de modernização de ambientes urbanos e métodos produtivos. No pós-guerras, tais profissionais ainda aparecem com o merecido destaque, entretanto, novos personagens se destacam em meio ao papel dos antigos investidores, que lançavam empreendimentos em meio aos ambientes “selvagens”, Estados, bancos e blocos econômicos dualizam

⁸⁸ A integração vertical é o processo de agregação de dois ou mais elos de uma cadeia de valor. Na produção de um determinado produto, a integração vertical ocorre quando uma empresa passa a controlar operações a montante ou a jusante. Desta forma, obtêm-se um maior nivelamento tecnológico, em toda a cadeia de produção, mesmo tendo em consideração sua descentralização. Em muitos casos observa-se a integração horizontal

(fusões) do processo produtivo, que envolve a aquisição por parte de uma empresa de atividades de negócios da mesma indústria e que estão no mesmo nível de produção da empresa compradora. Uma vez que as empresas estão envolvidas na mesma fase de produção, a integração horizontal permite que compartilhem recursos a este nível.

ações para a modernização logística de seus domínios. No século XXI, mais do que nunca o globo não reconhece mais as rígidas fronteiras de períodos anteriores, as empresas e blocos econômicos ditam as regras de investimentos em meio ao território, estruturando ou reestruturando movimentos migratórios em busca de espaços tecnológicos e mão de obra capacitada e barata.

A expansão do mercado favorece a divisão social do trabalho, conceito utilizado por Adam Smith em 1776 (a divisão do trabalho é limitada pelo mercado), o que quer dizer que o aumento da produção faz decolar novas atividades e empresas especializadas e cria condições de localização específicas. Uma série de conexões se estabelece entre o negociador e o subnegociador, o comprador, o usuário e o fornecedor. As trocas de informações interindustriais e os contatos pessoais se multiplicam. Formam-se assim, centros de crescimento nos quais as transações são muito intensas. (BENKO, 2002: 144)

Na descrição de BENKO (2002: 144) as conexões Inter Empresas (verticais e horizontais), sobreposta às estratégias transnacionais ocorrem de forma intensa entre conjuntos e subconjuntos de empresas que evidenciam a concentração espacial. Para o autor, a aglomeração geográfica das indústrias e a divisão social do trabalho se fortificam mutuamente no espaço e no tempo pela redução dos custos transnacionais externos das firmas. A força de trabalho se desloca, realoca, exigindo uma nova ordenação das comunicações físicas e virtuais.

Ilustrando parte deste cenário, a análise de BENEVOLO (1995), mais bem detalhada a seguir, permite a descrição narrativa da formação das cidades europeias, uma espécie de ciclo entre a recuperação demográfica e econômica do século XI e a recessão do século XIV, onde a cidade, até então fechada em meio a suas muralhas e convivendo em oposição ao campo, se abre, consolidando uma série de novas atividades, expandindo dessa maneira sua articulação regional.

Ao passo que na Europa, as cortes se fixam de forma definitiva em meio as cidades, tais localidades passam a ter como hierarquização a condição de centralidades, capitais, nacionais, cujas novas articulações impulsionariam a melhoria e consolidação de novas estradas, a articulação com as áreas de produção e os principais portos de importação e exportação, garantindo não apenas o domínio dos mercados locais, como a articulação com os contextos internacionais. Em meio ao contexto sul-americano, as riquezas naturais e os ciclos econômicos movimentariam a articulação de novas localidades.

A Revolução Industrial, seria responsável por um novo salto populacional e produtivo, cujas indústrias se concentrariam ao longo das vias fluviais, e depois em torno das minas de carvão, transformando radicalmente vastas zonas campestres. Um novo ideal de cidade é buscado e lançado, tendo os trilhos como grande propulsor, um belo exemplo de tal potencial será mais bem contextualizado a seguir pelas estratégias de consolidação do modal ferroviário na França, impulsionando desde áreas industriais, até as áreas tipicamente rurais.

A esse respeito, as constantes intervenções estatais, aliadas a um intenso processo de impulsionamento ao modal ferroviário fortemente atrelado à sua renovação técnica e tecnológica, contribuíram e ainda contribuem sobretudo para a continuidade do modal ferroviário. Cenário oposto ao ocorrido em meio a boa parte do contexto sul-americano, onde em um primeiro momento de transição da paisagem natural, dos “sertões”, a ferrovia fora importante, mas gradativamente substituída pelo modal rodoviário, subvertendo em muitos casos, as

antigas estratégias entre campo e cidade e suas decorrentes articulações regionais.

A crise do petróleo no início da década de 1970 forçou ainda mais a inovação no transporte e a busca pela economia do consumidor e fontes alternativas de energia (carros elétricos, adição de etanol à gasolina). No entanto, o contra-choque do petróleo mitigará a importância dessas iniciativas e, finalmente, terá pouco impacto no crescimento do transporte rodoviário e aéreo.

Os caminhos-de-ferro poderiam contribuir de modo importante para garantir a mobilidade no próximo século. No entanto, embora se assista ao aumento das preocupações com os efeitos negativos dos transportes, a quota de mercado dos caminhos-de-ferro continua a diminuir. A principal justificação para este facto é o descontentamento que se faz sentir em relação ao preço e à qualidade do transporte ferroviário, (...). Os caminhos-de-ferro são vistos como incapazes de responder às mudanças do mercado ou às necessidades dos consumidores da mesma maneira que os outros modos de transporte. (...). Para que isto possa acontecer é necessária uma situação financeira sã, livre dos encargos herdados do passado. Este novo tipo de caminho-de-ferro deve estar adequadamente exposto às forças de mercado e aberto a uma maior participação do sector privado. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996)

O transporte individual cada vez mais se torna algo comum a ponto de representar 80% do consumo de derivados de petróleo nos países desenvolvidos. Mesmo que o carro não seja um meio de transporte internacional, sua disseminação apenas aumenta o comércio mundial através da troca de veículos, peças, matérias-primas e combustível.

Para BENKO (2002: 146), a mudança da lógica industrial, as novas tecnologias e as novas condições económicas reestruturam igualmente a organização social dos novos complexos de produção. Neste novo contexto, os hábitos e as tradições desenvolvidos nas comunidades

industriais dos períodos anteriores já não correspondem mais às aspirações contemporâneas. Tendo em vista que tal dinâmica depende da capacitação e adaptação de empresas às novas condições de produção, e que as ações políticas e sociais devem também acompanhar este processo, as cidades tendem também a se reestruturar. “Os novos espaços são muitas vezes zonas semirrurais.”

A organização socioespacial dos novos centros de crescimento industrial estabeleceu um novo modelo. Vê-se a redução do poder da classe dos trabalhadores e do movimento comunitário e político que caracterizou os velhos espaços de produção. Uma urbanização densa e uma aglomeração forte dos trabalhadores simbolizavam a *manufacture belt*; hoje a suburbanização e a individualização compõem a paisagem urbana da *sunbelt*. (BENKO, 2002: 146)

Observa-se que a concentração espacial é vista como fonte de economia considerável que pode se tornar deseconomia pelo crescimento acelerado dos centros, este processo de acumulação, quando observado em meio aos grandes centros, força o processo de descentralização das atividades económicas, de um modo em geral, cada transição representa um nível de desenvolvimento técnico e tecnológico do aparato industrial. As políticas urbanas podem também aumentar os custos de produção pela modificação dos regulamentos (utilização do solo, do meio ambiente etc.) e pela imposição, criando assim “clima” desfavorável aos negócios. Uma das grandes expressões se concretizam nos tecno polos, utilizadas por cidades cujas estratégias de desenvolvimento económico se apoiam na valorização de seu potencial universitário e de pesquisa (BENKO, 2002: 153).

A tecnologia da informação é para esta revolução o que as novas fontes de energia foram para as Revoluções Industriais sucessivas, do motor a vapor à eletricidade, aos combustíveis fósseis e até mesmo à energia nuclear, visto que a geração e distribuição de energia foi o elemento principal na base da sociedade industrial. Porém, essa informação sobre o papel

preeminente da tecnologia da informação muitas vezes é confundida com a caracterização da revolução atual como sendo essencialmente dependente de novos conhecimentos e informação. (CASTELLS, 1999: 51)

Para CASTELLS, o que mais importa neste processo é a discussão entre as continuidades fundamentais entre cada período de avanço técnico e tecnológico, assim como as diferenças que os aspectos comuns a ambas podem oferecer subsídios preciosos para se entender a lógica das revoluções tecnológicas. Neste ponto, CASTELLS (1999: 74-75) ainda destaca os casos de sobreposição dos principais centros de inovação e produção de tecnologia da informação com a localização das áreas metropolitanas mais antigas do mundo industrializado.

SPOSITO (2008: 48) coloca que a mundialização do capital e, por consequência, das atividades econômicas se dá com o encadeamento entre o que ocorre em escala global e o que ocorre nos lugares, em decorrência do processo identificado por SASSEN (1996: 13) em meio ao surgimento de novas formas de centralização territorial, relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações. De um modo em geral, todas essas operações de alto escalão, se concentram em meio aos “nós estratégicos” que conformam as cidades globais.

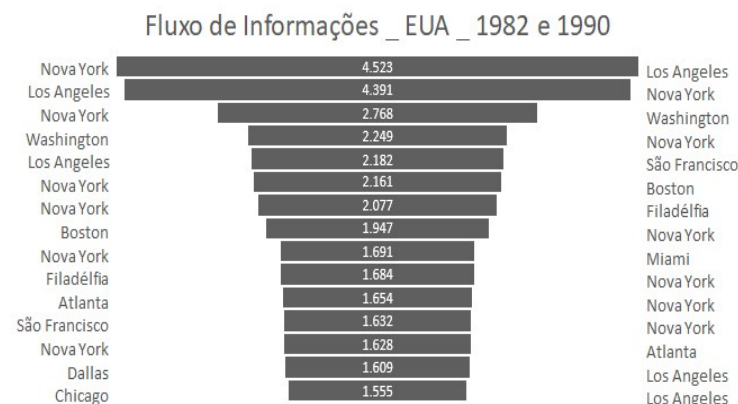
A economia mundial consistiu em uma combinação distinta de áreas geográficas, indústrias e arranjos institucionais (na qual a principal mudança foi) o aumento da mobilidade do capital, em nível nacional e, sobretudo, transnacional (que por sua vez) acarreta mudanças na organização geográfica da produção das manufaturas e da rede dos mercados financeiros. (SASSEN, 1996: 13)

Se em um primeiro momento a navegação e o processo de dispersão de ferrovias pelo globo se colocavam como os ideais necessários ao progresso, o desenrolar do capitalismo e incrementação do desenvolvimento tecnológico trazem à tona novos ideais, automóveis,

rodovias, cargueiros, aviões. Estações sedem seu espaço à rodoviárias, aeroportos. O desejo e a necessidade de circulação farão uso da tecnologia, encurtando cada vez mais as distâncias, dinamizando as relações sociais. O avanço das Tecnologias da Informação, pouco a pouco reestruturaria o cenário global.

A fisionomia urbana pouco a pouco se reestrutura, acompanhando as novas formas de deslocamento e ideais logísticos, as cidades centrais, ora se moldam aos novos padrões, ora se transformam em megaestruturas obsoletas. As hegemonias mundiais também se reestruturam, o Pós Segunda Guerra mundial traria a definitiva ascensão dos Estados Unidos, em um momento em que a Europa se reestruturaria, iniciando a problematização de seus modais de transporte, centros logísticos e industriais, em muitos casos massacrados pelo conflito mundial. A arquitetura e o urbanismo seguiriam novos padrões, exaltados pelas cidades norte-americanas, sendo pouco a pouco disseminados por todo o globo.

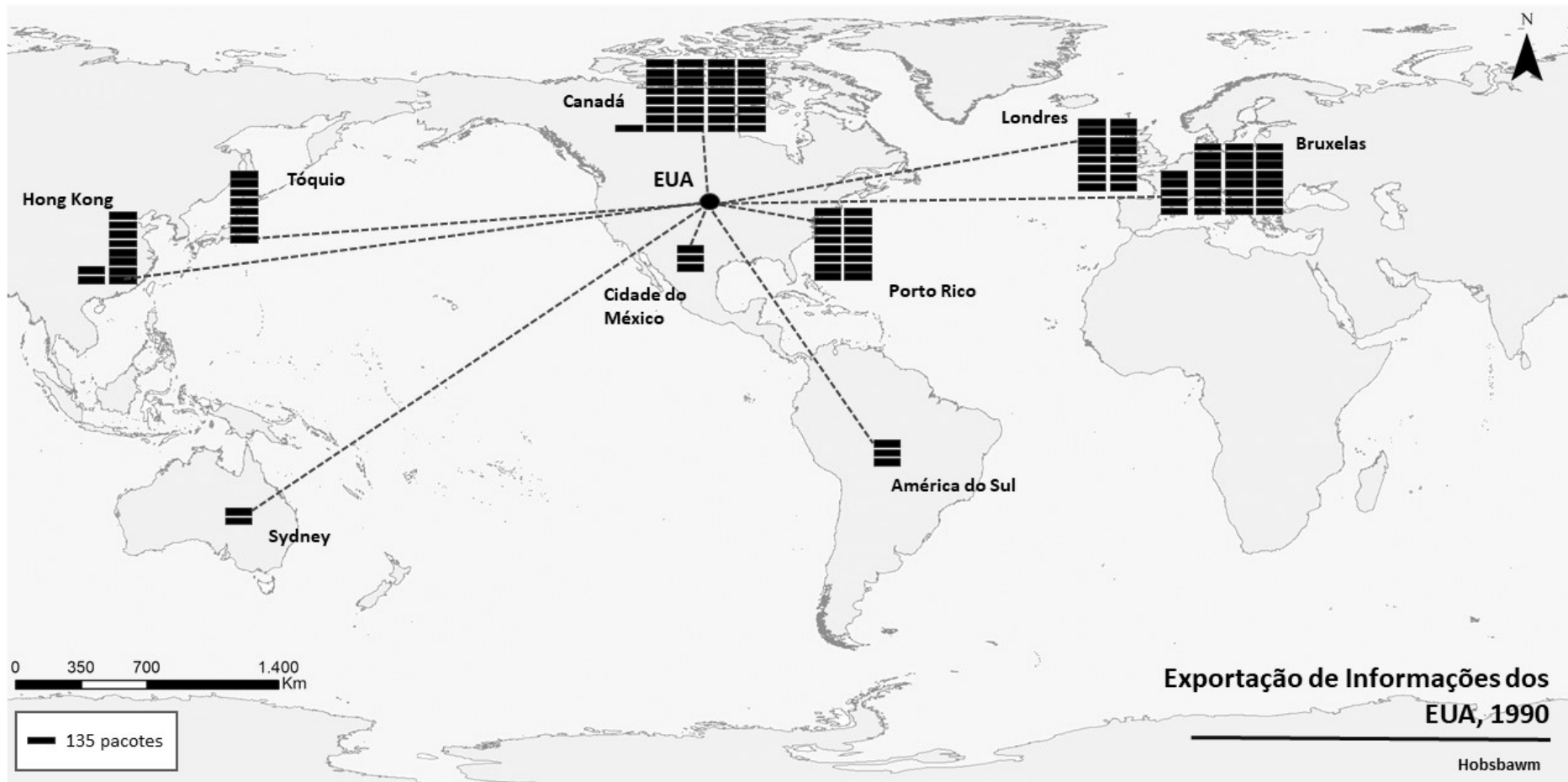
Gráfico 3-20 – Fluxo de Informações _EUA_ 1982 e 1990.



Origem Destino, Fluxo de informações nos Estados Unidos no período entre 1982-1990.

Fonte: FEDERAL EXPRESS. MICHELSON E WHEELER (1944).

Figura 3-19 – índice de exportações de informações do Estados Unidos da América, 1990.



Fonte: HOBBSAWM, 2019

Figura 3-20 – Movimentação dos principais Aeroportos globais em 1995.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos nas pesquisas.

A estrutura em rede se generaliza, assegurando a circulação e difusão de informação, permitindo a coordenação das atividades e a transmissão rápida das instruções e dos resultados. (DALPIERRE, in SAVY; VELTZ, 1995: 15-26)

Ao citar o trecho de DALPIERRE, SPÓSITO (2008: 47-84), inicia sua contextualização sobre as redes em meio ao ambiente contemporâneo, explicitando que existem diversas maneiras de se definir o que é rede. Em suas análises, toma como ponto de partida a descrição da palavra de rede, finalizando sua leitura alinhado aos avanços da informática⁸⁹.

Para SPOSITO (2008: 48), as redes não se formam por acaso, elas “representam o trabalho de numerosos atores que, em diferentes lugares e momentos, e com capacidades distintas de ação, exerceram e exercem seu papel como sujeitos da história.”

Neste ponto, podemos brevemente retomar a rede de conhecimento decorrente da circulação de técnicos e engenheiros pelo mundo disseminando os ideais e ideologias do processo de modernização por diferentes partes do globo; a ação dos investidores, em meio a dispersão de fábricas, e capital por diferentes regiões.

As comunicações, a certa altura da história da técnica, se libertaram dos transportes. Elas dependiam – pelo menos a grande distancias – do transporte da mensagem: transporte do jornal, transporte da carta. Foi com a invenção do telégrafo que as comunicações se libertaram então. (VILLAÇA, 2011: 21)

Retomando a tentativa de contextualização da palavra de rede, exposta por SPOSITO, o autor destaca o fato de que para sua compreensão, deve-se levar em consideração os diferentes elementos que a constituem em

⁸⁹ A linha de pesquisa de SPOSITO, segue o processo de detalhamento da rede urbana brasileira, em especial parte de seus estudos se dedicam a conformação do Oeste do Estado de São Paulo, sobretudo relacionado aos eixos das antigas companhias de Estrada de Ferro da Alta Paulista e Alta Sorocabana.

⁹⁰ Tendo em vista tais considerações, o contexto pós Pandemia da COVID 19, pode trazer a aceleração de processos já consolidados, relacionados as redes diretamente articuladas à

acréscimo às características dinâmicas desses elementos: “toda a história das redes técnicas é a história de inovações que, umas após as outras, surgiram em respostas a uma demanda social antes localizada do que uniformemente distribuída” (DIAS, 1995: 141).⁹⁰

SPOSITO (2008: 48), destaca a análise de VELTZ (in SAVY; VELTZ, 1995: 27) que alega ser o estudo da organização espacial dos fluxos, responsável pela conformação do estudo mais geral da transformação do território, antecipando assim, a afirmação em meio a influência de que uma rede de comunicações exerce sobre as novas configurações de um território.

Uma afirmativa que pode ser constatada em meio a todos os processos que embasaram as Revoluções Industriais: trilhos, telégrafo, telefonia, internet. Neste sentido, SPOSITO (2008: 48), complementa afirmando serem muitas, as implicações diretas da organização das redes responsáveis pelos fluxos de informação nas cidades.

As transformações que ocorreram por causa das mudanças estruturais e culturais, principalmente na sociedade ocidental, no final do século XX, nos permitem afirmar que ficaram nítidos três processos independentes, passíveis de serem identificados em uma nova estrutura, socialmente construída, que se baseia nas redes de informação: 1) as necessidades da economia flexível; 2) as demandas, da sociedade, por valores da liberdade individual de utilizar os meios de comunicação; e 3) os extraordinários avanços que experimentaram a informática e as telecomunicações, culminando na complexa arquitetura da internet. (SPOSITO, 2008: 55)

Tecnologia da Informação, que de um modo em geral se mostra mais desenvolvida e disseminada em países desenvolvidos. Neste sentido, essa nova articulação empresarial e social que se impôs (temporariamente ou definitivamente) pode acirrar diferenças econômicas e sociais historicamente articuladas.

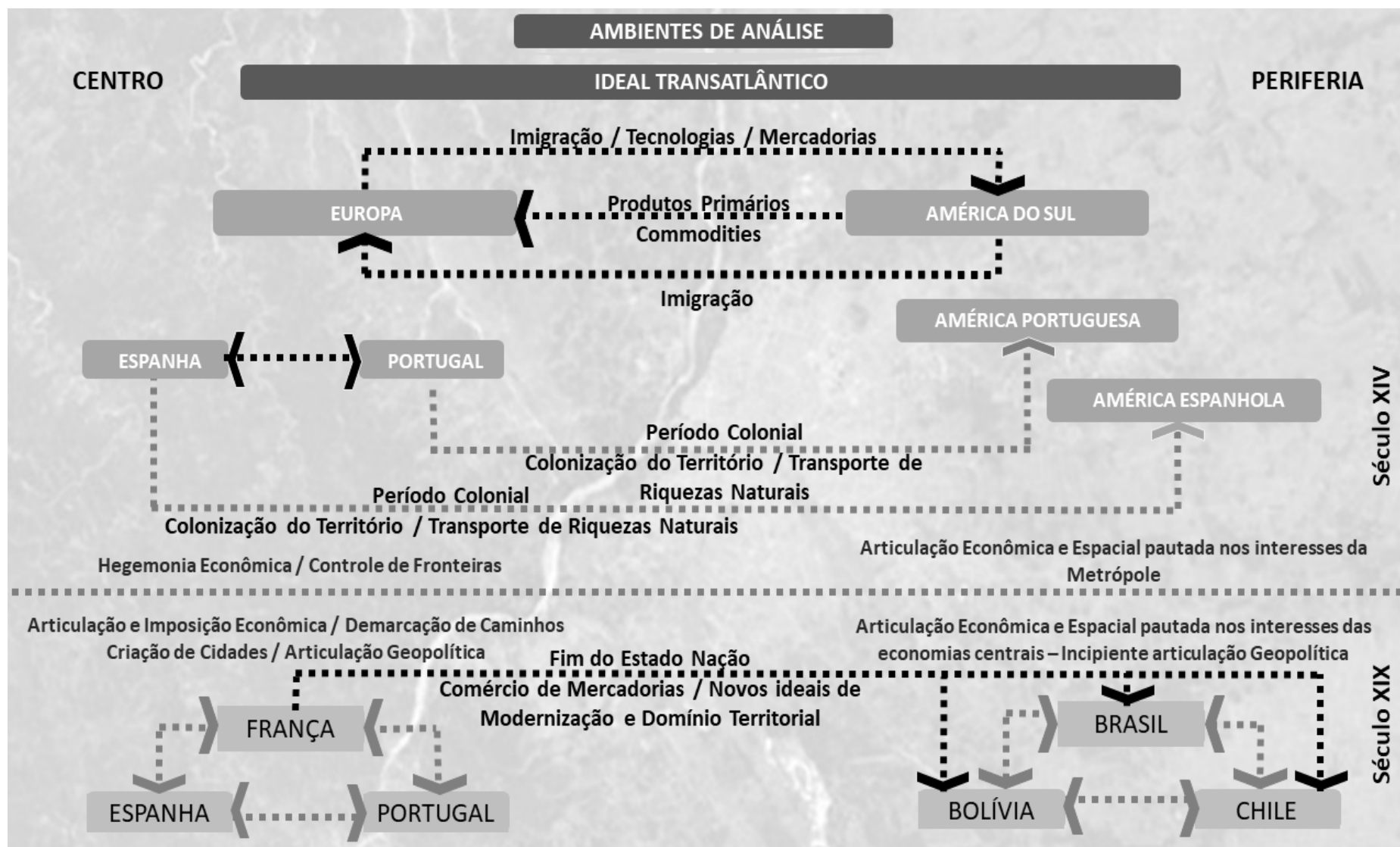
A conformação de redes estabelece um novo paradigma para a compreensão do conceito de espaço. Se inicialmente as redes de comunicações eram visíveis às formas que se assemelhavam ao desenho do território, por tanto, ao delineamento do espaço territorial (por meio de fluxos de caminhos, trilhos, ruas, rodovias, redes de infraestrutura), hoje essa malha se expande para o contexto virtual, aumentando infinitamente as possibilidades de comunicação, fortemente vinculada ao território no que se relaciona à produção.

Embora estejam diretamente ligadas – porque não há rede que se consolide sem a territorialização de seus equipamentos e de seus usuários -, a lógica das redes é diferente das lógicas territoriais, uma vez que o território se reconfigura com a reestruturação das cidades e das redes. As redes compreendem os fluxos de pessoas, mercadorias e informações. Os fluxos, muitas vezes, são identificados de maneira abstrata, mas estão livres dos controles do território. (SPOSITO, 2008: 57)

CASTELLS (1999: 405), ao sintetizar trabalhos de diversos autores como DANIELS (1993), NORMAN (1993), GRAHAM (1994), destaca que a economia global/informacional é organizada em torno de centros de controle e comando capazes de coordenar, inovar, gerenciar as atividades interligadas das redes de empresas, incluindo os serviços avançados, finanças, seguros, bens imobiliários, consultorias, serviços de assessoria jurídica, relações públicas, coleta de informações e gerenciamento de sistemas de informação, P&D e tantas outros tipos de serviços, podem ser reduzidos à geração de conhecimento e a fluxos de informação, onde os sistemas avançados de telecomunicações poderiam possibilitar sua localização dispersa pelo globo. Entretanto, CASTELLS destaca que o modelo espacial estabelecido, foi caracterizado pela dispersão e concentração simultâneas de serviços avançados, principalmente em meio as principais áreas metropolitanas do mundo. Alegando serem seus posicionamentos abrangentes e localizados em toda a geografia do planeta, com exceção dos buracos negros da

marginalidade. Ao passo que de outro lado, tem havido uma concentração espacial da camada superior dessas atividades em alguns centros nodais de alguns países. À medida que a economia global se expande e incorpora novos mercados, também organiza a produção dos serviços avançados necessários para o gerenciamento de novas unidades que aderem ao sistema das condições de suas conexões em mudança contínua.

Deve ser pontuado se as redes de comunicações territoriais acompanharam os mesmos avanços da Tecnologia da Informação, e como isso se articulam ao território, seja em relação ao posicionamento de empresas, articulação logística, ou até mesmo em meio as típicas relações do cotidiano em meio a escala intraurbana.



4.

**A
conformação
de eixos e a
articulação
territorial no
contexto
Europeu**

As cidades europeias nascem com a Europa e, em certo sentido, fazem nascer a Europa; são uma das razões de ser – provavelmente, a principal – da Europa como entidade histórica distinta, continuam a caracterizar a civilização europeia quando ela assume um papel dominante no mundo, e imprimem a sua marca – positiva, negativa, mas sempre preponderante – às cidades contemporâneas em toda a parte do mundo. (BENEVOLO, 1995: 13-14)

No livro: A Cidade na História da Europa, BENEVOLO, descreve de forma detalhada os processos responsáveis pela conformação das cidades europeias, narrando os conflitos hegemônicos decorrentes da construção e crescimento dos centros urbanos, narrados desde o século X até os nossos dias. Em sua análise, destaca a conformação dos burgos e metrópoles, que em meio as suas complexidades e imperfeições ditaram a emergência de uma “ordem” urbanística e arquitetônica.

Inegável é o fato de a Europa ter sido o cenário de inúmeras batalhas e inovações. Em sua história, romanos e mouros influenciam a morfologia das cidades, articulam localidades, fortalecidas pela conformação de rotas comerciais, que se expandem em meio a consolidação do mercantilismo. Direta ou indiretamente esse conjunto de fatores torna-se o ambiente de desenvolvimento da Revolução Industrial. A modernidade e o progresso invadem a paisagem medieval, lançando seus ideais além dos limites impostos pelos oceanos, responsáveis pela “moderna” formulação de inúmeras cidades do globo.

4.1. A ideia de cidade na Europa

Em sua descrição, BENEVOLO (1995: 19 - 23) narra que a cidade nasce nos III e II milênios na Mesopotâmia, em meio ao Vale do Nilo, Indo e Rio Amarelo. Sua reinvenção ocorre em meio a civilização grega reapresentando-a como um horizonte coletivo, uma “cidade aberta” que apresenta uma paisagem unitária.

Já em meio as transformações urbanas identificadas no fim do Império Romano, “as cidades que cresceram livremente ao abrigo da *pax* romana e das fronteiras longínquas têm de se rodear de muralhas, e portanto, de escolher um perímetro definido” (BENEVOLO, 1995: 24-25), ou seja, as cidades deveriam reduzir uma área, urbana, selecionada em meio à um vasto território, tendo como fatores de delimitação, por muitas vezes, obstáculos naturais, onde as funções urbanas seriam desenvolvidas, sob a proteção das fortificações.

Nos territórios já urbanizados coloca-se sobretudo o problema de conservar e readaptar o antigo patrimônio construído (...). A durabilidade do cenário físico, em comparação com os outros elementos da vida civil, gera o anacronismo de uma sociedade que se estabelece na carcaça de uma outra já desaparecida, com a qual não está em condições de competir técnica e intelectualmente. A partir de então, a convivência com as ruínas do mundo antigo passa a ser uma constante na civilização europeia, e transmite a sensação física de uma arquitetura altamente aperfeiçoada, que continua a servir de exemplo, passados tantos séculos. (BENEVOLO, 1995: 32)

Em sua análise o autor destaca o que chama de “decadência dos cenários urbanos na área romanizada e o início da urbanização no exterior” (BENEVOLO, 1995: 36-37), marcada por uma nova unidade, feita de diferenças, uma constante em toda a Europa, delineando assim, os primeiros traços da cidade europeia.

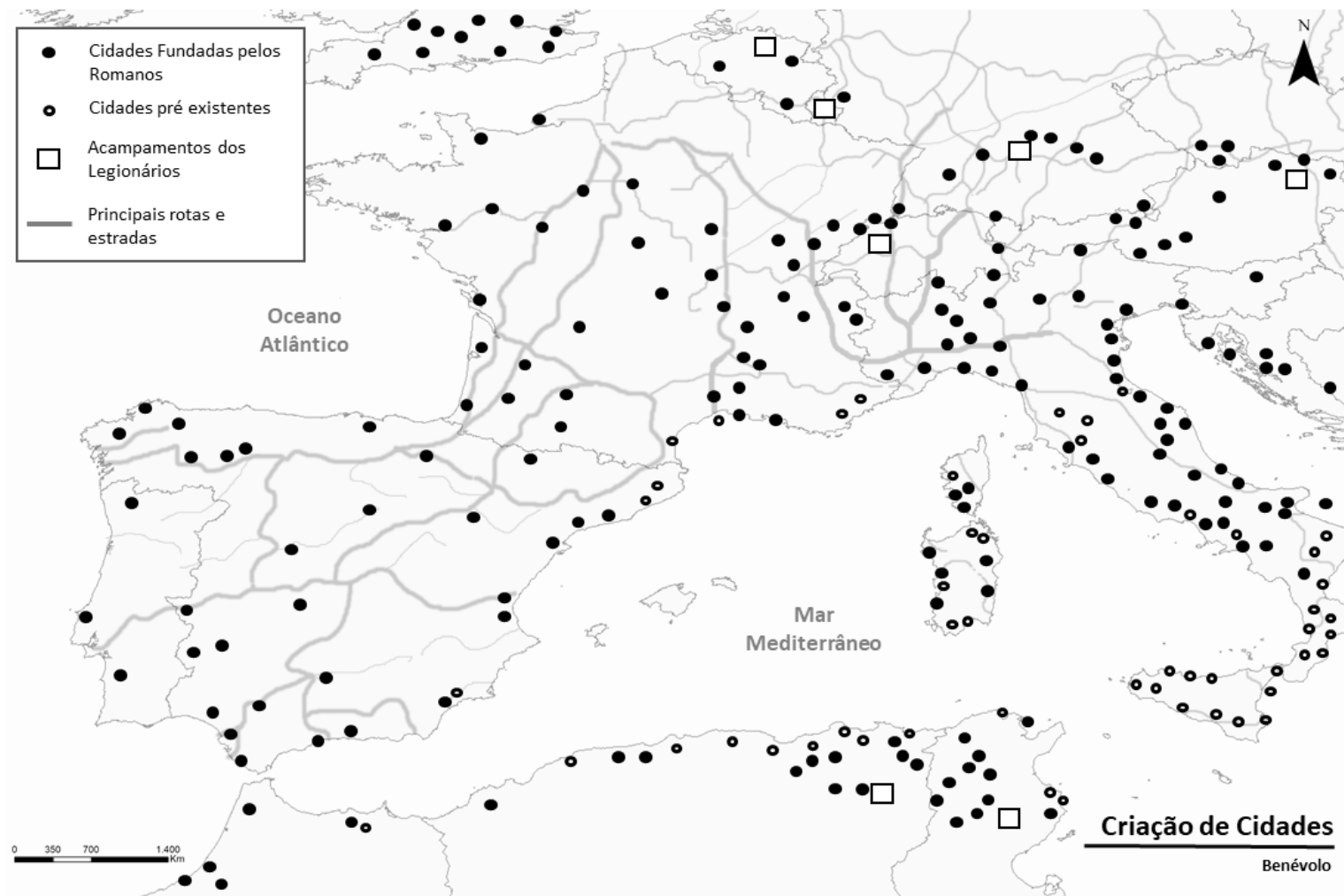
Destacam-se dois movimentos, em primeiro: a ideia de cidade perde os seus traços gerais e sistemáticos, individualizando-se em uma radical adesão ao meio geográfico e paisagístico. Em segundo lugar, ocorre a modificação da distribuição dos pesos arquitetônicos e simbólicos nos organismos urbanos, permitindo o equilíbrio entre as suas diferentes partes. Entretanto, toda a estrutura interna da cidade vai de encontro a profundas modificações (BENEVOLO, 1995: 39).

Em Paris, quando a pequena *cité* fortificada de 8 hectares na ilha do Sena se torna insuficiente para o retomar da vida urbana, a cidade romana na margem esquerda vai sendo gradualmente abandonada e volta a ocupar-se, na margem direita, a área semicircular cercada pelo leito pantanoso do rio pré-histórico, já utilizada pelas tribos gálicas como lugar de culto e de reunião. (...). (BENEVOLO, 1995: 37)

Em muitos casos, esse período é marcado pela incapacidade da manutenção e execução de novas estruturas em grande escala, identificadas por estradas, pontes, aquedutos, reservatórios e instalações portuárias, vistos como símbolos de períodos anteriores. As cidades da Europa “se fecham”, e em muitos casos o imaginário popular passa a considerar tais estruturas como “pontes do diabo” (BENEVOLO, 1995: 41), construídas como desafio ao homem e aos seus protetores celestes. Os grandiosos avanços notados em meio à articulação entre diferentes localidades europeias seriam adormecidos até o advento das grandes navegações e desenvolvimento ferroviário.

Novas técnicas usadas na tecelagem e na fabricação de máquinas para produzir energia, premissas para a indústria moderna, surgiram primeiro na Inglaterra e somente depois nos outros países europeus. (CALABI, 2015: 13)

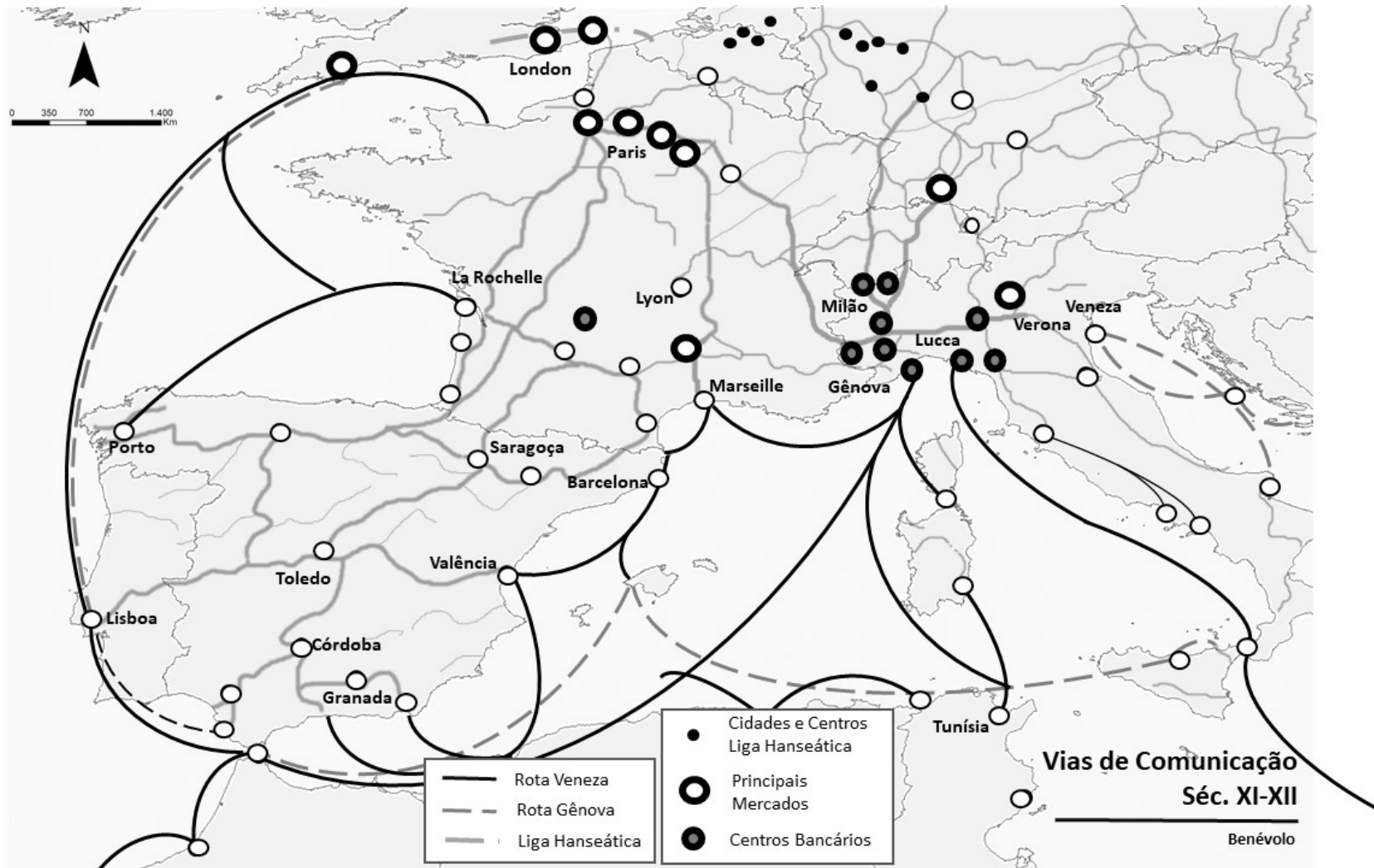
Figura 4-1 – Criação de Cidades na Europa.



O mapa ilustra por meio de seus círculos cheios, as cidades fundadas pelos Romanos e as localidades pré-existentes, ilustradas pelos círculos vazios. Também são indicadas as linhas fortificadas nas áreas de fronteira, e os pontos dos principais acampamentos dos legionários, representados pelos quadrados. Observa-se neste sentido, a grande extensão ocupada pelo Império Romano, responsável pela criação de inúmeras das cidades da Europa de então.

Fonte: BENEVOLO, 1925: 23

Figura 4-2 – Vias de Comunicação séc. XI - XII.



Europa e suas vias de comunicação consolidadas entre os séculos XI-XII.

Fonte: LOPEZ, 1966, apud BENEVOLO, 1995: 42

4.2. Um novo sistema de cidades

A partir de meados do século X, os últimos – e temidos – invasores da cristandade ocidental – Árabes, Escandinavos, Húngaros – são sustidos ou estabilizam-se, seguidamente, (...).

A Europa que emerge destes acontecimentos está já equipada com as novas técnicas de cultivo (...). A relativa pacificação, a melhoria das condições climáticas, a abundância dos novos terrenos cultiváveis no território europeu e nas fronteiras orientais permitem a combinação entre o aumento demográfico e o aumento produtivo, que se verifica até meados do século XIV. (BENEVOLO, 1995: 43)

Neste período de “paz”, as cidades tornam-se centros especializados responsáveis pelo abrigo das atividades secundárias e terciárias, desenvolvendo um conjunto de iniciativas “industriais”, comerciais, financeiras e culturais extensas. A partir do século XI, as cidades conquistam de várias formas a sua autonomia, e sustentam vantajosamente o confronto com os poderes estatais enfraquecidos e longínquos, competindo com as demais localidades especializadas em escala continental e mundial (BENEVOLO, 1995: 43-44).

É destas condições que deriva a enorme variedade e originalidade das paisagens urbanas, idealizadas e concretizadas entre o século XI e o século XV. Sem os recursos de um vasto território, as cidades medievais não ultrapassam uma medida limitada, muito inferior à das metrópoles antigas (...), todavia, o seu desenho torna-se muito mais característico e esse desenho – que (...) podemos ver ainda hoje – bastará para as qualificar mesmo quando as suas dimensões aumentam. (BENEVOLO, 1995: 44-45)

A formação das cidades europeias, que pode ser caracterizada pelo ciclo entre a recuperação demográfica e econômica do século XI e a recessão do século XIV, foi vivida no seu tempo como uma aventura exposta a um

futuro desconhecido. Neste contexto, a cidade fechada, posicionada de forma oposta ao campo promove uma alteração em todo o território, mais evidente a partir do século XII. No início da expansão demográfica, uma parte da população que não encontra trabalho no campo retira-se para a cidade, aumentando o número de artesãos e dos mercadores que vivem à margem do mundo feudal.

Entre o primeiro terço do século XIV e meados do século XV uma grande depressão interrompe a continuidade do desenvolvimento das cidades europeias. Novos movimentos de expansão demográfica, associados às epidemias detêm o crescimento populacional, ocasionando inúmeros desequilíbrios. Tal contexto de demanda por mão-de-obra gera por um lado, um maior estímulo para a incipiente atividade industrial e comercial, movimento que conseqüentemente, proporcionaria a melhoria de estradas, impulsionando a evolução das técnicas financeiras, associada ao “progresso tecnológico que não para, e produz, nesse período, uma série de invenções importantes” (BENEVOLO, 1995: 92-93).

O século XV seria marcado pela aplicação dos recursos europeus emprenhados no ultramar, promovendo um novo confronto da Europa com o mundo, que se expande em relação aos movimentos anteriores. São acirradas as rivalidades entre Portugal e Espanha na disputa por novos horizontes, acordadas em 1494 pelo Tratado de Tordesilhas.

Portugal, que durante todo o século comanda as explorações oceânicas, é um país pequeno e periférico, não suficientemente rico e povoado para conquistar vastos territórios, mas que visa implantar uma rede de bases comerciais na rota das Índias Orientais para controlar a oferta das especiarias que deverão chegar a Antuérpia e ao mercado Europeu. A Espanha, que dispõe de maiores meios, entra mais tarde na competição para procurar a oeste, com Colombo, a via para o mesmo objetivo. (BENEVOLO, 1995: 122-123)

No Novo Mundo, seriam futuramente edificadas novas localidades, em imposição aos *habitats* nativos. Os colonizadores levavam consigo, “o hábito que os Portugueses tinham de fundar novas cidades (...) onde se reproduzir o modelo medieval (...), um ancoradouro ligado a uma colina, a obstinação que os Espanhóis reproduziram, no México e no Peru, as paisagens urbanas de Andaluzia (...)” (BENEVOLO, 1995: 123).

4.2.1 O Renascimento e o desenrolar da cidade industrial

As cortes fixam-se definitivamente nas cidades, que se tornam capitais nacionais. Os recursos militares são empregados nas fortificações, em torno das cidades e ao longo das fronteiras. As necessidades de navegação civil e militar exigem a modernização e a planificação dos portos. Os progressos tecnológicos, o aumento da população e da circulação monetária, (...) contribuem para uma ampla renovação do patrimônio arquitetônico. (BENEVOLO, 1995: 140)

O nascimento da ciência moderna redimensionaria os ideais da arte, das ciências e conseqüentemente dos espaços urbanos. Desta maneira, na segunda metade do século XVI, o interesse pela paisagem urbana propaga-se à cultura coletiva. A perspectiva torna-se o instrumento primordial das representações⁹¹. As novas estruturas retilíneas tornam-se mais frequentes, mais extensas e valorizam melhor as vistas dos pontos de fuga. (BENEVOLO, 1995: 143)

Em finais do século XVIII, um novo período de crises políticas e culturais abafam o progresso científico em detrimento das ações revolucionárias que se espalham por toda a Europa. Um novo impulso urbano seria estimulado apenas com a Revolução Industrial, responsável por um novo aumento populacional e da produção industrial, caracterizada

agora pela mecanização dos sistemas produtivos, inicialmente articulados pela Inglaterra em meados do século XVII.

As indústrias se concentrariam inicialmente ao longo das vias fluviais, e posteriormente, em torno das minas de carvão, transformando radicalmente vastas zonas campestres. Os barcos à vela vão sendo gradualmente substituídos por navios à vapor, e, por conseguinte, os portos se transformam.

A velha indústria manufatureira, difusa em todo o território, com o trabalho nos domicílios integrado à atividade agrícola, é substituída pelo trabalho nas fábricas, transformando camponeses e artesãos em proletários assalariados. A mudança dos modos de produção da indústria, ocorre paralelamente à melhoria da produção agrícola e, portanto, a uma diminuição de mão de obra rural. Ao Êxodo da população rural e ao urbanismo decorrente, nem sempre corresponde um igual incremento de postos de trabalho na cidade e das vias de comunicação (estradas, canais, ferrovias), mas as inovações dos meios de transporte revolucionam o conceito da distância. (CALABI, 2015: 13)

Os novos avanços técnicos e tecnológicos, impulsionam um novo ciclo de transições na paisagem europeia, sobretudo em finais do século XVIII, neste novo período favorável, o desenvolvimento urbano poderia recomeçar de uma forma organizada. O despontar do século XIX levanta uma Europa hegemônica sobre o resto do mundo. No século XVI, o grau de superioridade técnica e organizativa permite que os navios dos Estados europeus cheguem a todos os continentes.

Quando surgiu, a cidade tinha características do que chamamos de valor de uso, mas, com a consolidação do capitalismo, tudo o que nela se constrói (edificações,

⁹¹ Benévolo ainda destaca que durante o boom arquitetônico, ocorrido em meio aos últimos decênios do século XVI e nos primeiros decênios do século XVII, os soberanos europeus promoveram inúmeras obras simétricas e regulares nas grandes cidades. Destaque pode ser

feito em meio a análise das praças reais de Henrique IV em Paris, entre 1604 e 1606, a Plaza Mayor de Madrid (1617).

arruamentos, componentes de infraestrutura etc.) carrega, como consequência, além do valor de uso, o valor de troca e a indissociabilidade entre essas duas dimensões de mercadorias. (SPOSITO, 2008: 20 – 21)

O século XIX também despertariam os movimentos em torno da “invenção de uma nova cidade”, colocando mais uma vez em discussão os valores do patrimônio europeu – e por que não os valores do patrimônio mundial?

No início do século XIX, na Europa havia 22 cidades com mais de cem mil habitantes. (...) Um século depois, na Europa, as cidades com mais de cem mil habitantes eram 123, enquanto as cidades com mais de um milhão eram sete. (...) Até 1970, o crescimento das grandes cidades se dava em ritmo acelerado. Na Europa, as cidades com mais de dez mil habitantes já eram 401. O processo se inverte somente a partir de 1980.

Já no início do século XX, a maior parte da população europeia vivia concentrada na cidade. Entretanto, sua distribuição ocorre de maneira bem diferente nos vários países, como, por exemplo, na Inglaterra. (CALABI, 2015: 15)

Ao finalizar sua análise acerca da cidade na Europa, BENEVOLO (1995: 228-229) enaltece o atual quadro heterogêneo das conformações urbanas, destacando tanto suas qualidades, quanto seus defeitos. Um cenário que em sua leitura “parece encaminhar-se para a estabilização, ao contrário do que se passa no restante do mundo, que se encontra ainda numa fase agitada de crescimento e de mudança.”

O movimento designado por arquitetura moderna aproveita com extrema oportunidade o momento em que vários fios a reatar se encontram desatados e disponíveis: (...) os grandes programas de construção do pós-guerra, o início de uma compreensão científica dos comportamentos individuais e coletivos. A tentativa decorre num período muito curto – entre a recuperação econômica de 1924 e a crise de 1929 – mas imprime uma viragem duradoura à cultura europeia:

projetistas de várias tendências começam a trabalhar juntos no Bauhaus de Gropius (de 1919 a 1928) e desse crisol saem as mais extraordinárias experiências arquitetônicas que apareceram na Europa, desde há muitos séculos: Mies Van der Rohe, Le Corbusier, Aalto. (BENEVOLO, 1995: 216-217)

CASTELLS (1999: 427), destaca em consideração as transformações decorrentes do processo de globalização, o fato de que “os principais centros metropolitanos europeus apresentam alguma variação na estrutura urbana delineada”, uma condição variável conforme seu papel diferencial na rede europeia de cidades. O autor ainda destaca o fato de que “quanto mais baixa sua posição na nova rede informacional, maior será a dificuldade na transição do estágio industrial, e mais tradicional será sua estrutura urbana, com antigos bairros e áreas comerciais desempenhando papel determinante na dinâmica da cidade”. Entretanto, em meio aos cenários de maior dinamicidade econômica, destaca o fato de que “quanto mais alta sua posição na estrutura competitiva da economia europeia, mais significativo o papel de seus serviços avançados no bairro comercial, e mais intensa será a reestruturação do espaço urbano”.

O fator decisivo dos novos processos urbanos, na Europa e em outros lugares, é o fato de o espaço urbano ser cada vez mais diferenciado em termos sociais, embora esteja funcionalmente interrelacionado além da proximidade física. Acompanha a separação entre significado simbólico, localização de funções e a apropriação social do espaço na área metropolitana. Esta é a tendência que fundamenta a transformação mais importante das formas urbanas em todo o mundo, com força especial nas áreas recém-industrializadas: o desenvolvimento de megacidades. (CASTELLS, 1999: 428)

Atualmente, a cidade contemporânea, que agrega em sua essência a heterogeneidade e a fragmentação, encontra no contexto europeu tanto cidades abertas às transformações radicais, quanto ambientes mais tradicionalistas. Restam as novas dinâmicas econômicas, políticas e

sociais moldarem os ambientes urbanos, buscando sua continuidade e eficiência em um contexto em que o progresso e a tecnologia se tornam muitas vezes obsoletos em um breve piscar de olhos.

4.3. Ferrovias e os processos de internacionalização

Ao longo do século XIX e primeira metade do século XX, CARON (1992) destaca a existência de três sistemas técnicos em execução na logística de transportes da Europa. Tendo em consideração o quadro evolutivo delineado, destaca como primeiro momento o espaço temporal delineado entre as décadas de 1760 e 1850 com a instauração de hidrovias e estradas. Na sequência, a disseminação de ferrovias utilizando a energia a vapor, e o terceiro delineado pela ascensão da tração elétrica e o renascimento das estradas e vias navegáveis interiores.

Dans une telle vision la dynamique du système s'analyse comme le résultat d'une «demande d'invention», qui résulte elle-même des vagues d'investissement antérieures. Elle prend donc en compte aussi bien les retombées du développement scientifique que les choix de politique économique : la décision de construire un chemin de fer, une route ou un canal est à la fois le résultat d'une «pression» de l'économie et un pari concernant sa rentabilité ou son utilité.⁹²
(CARON, 1992)

Neste cenário, a geografia dos transportes na Europa pré-ferroviária era fortemente diversificada, tendo como variáveis três fatores: as condições naturais, a herança estruturada e herdada de séculos

⁹² Nessa visão, a dinâmica do sistema é analisada como resultado de uma “demanda de invenção”, que por sua vez resulta de ondas anteriores de investimento. Portanto, leva em conta as repercussões do desenvolvimento científico e as escolhas da política econômica: a decisão de construir uma ferrovia, uma estrada ou um canal é o resultado de “pressão” da economia e uma aposta em sua lucratividade ou utilidade. (Tradução própria).

(destaque para a maior ou menor importância dos esforços de investimentos realizados durante a "era do Iluminismo" e na primeira parte do século XIX, variáveis conforme os locais), e o desenvolvimento de uma rede de comércio coerente.

Comparando essa articulação em meio aos países do contexto europeu, CARON (1992) destaca que de um modo em geral, o primeiro e o segundo fator deram para alguns países vantagens consideráveis que não devem ser subestimadas. Nos primórdios da estruturação da logística de transportes europeia, a cabotagem e a navegação fluvial, em suas mais diversas formas, geraram, em certas regiões, relativa atratividade e condições de articulação superiores às observadas em meio a maior parte do continente, onde de um modo em geral, a articulação era marcada pela justaposição de tráfego remoto (sobretudo local) de uma forma puramente linear, ou seja, marcado pela ausência de redes.

Or, l'amélioration des infrastructures a permis une transformation complète des modes de transport et, par voie de conséquence, de la nature des dessertes. Sur les routes on peut parler, surtout dans la première partie du XIXe siècle, d'une véritable révolution dans une très grande partie de l'espace européen (France, Grande-Bretagne, Prusse, Pays-Bas, Belgique, Italie du Nord, Suisse). Ses principaux aspects sont les suivants : l'amélioration des matériaux utilisés (pour les ressorts, les essieux, les roues...), une meilleure conception des véhicules du point de vue tant du confort que de la sécurité (par exemple le freinage), un meilleur système d'attelage (le postillon est remplacé par le cocher), une meilleure maîtrise de l'énergie grâce à l'amélioration de l'élevage équin. (CARON, 1992)⁹³

⁹³ No entanto, a melhoria da infraestrutura permitiu uma transformação completa dos modos de transporte e, conseqüentemente, da natureza dos serviços. Nas estradas podemos falar, especialmente na primeira parte do século 19, de uma verdadeira revolução em uma grande parte do espaço europeu (França, Grã-Bretanha, Prússia, Holanda, Bélgica,

Esses avanços permitiram aumentar as capacidades, a velocidade empregada, reduzindo consideravelmente a duração de viagens e do transporte. Como exemplo, CARON (1992) destaca o fato francês, onde o número de quilômetros percorridos sem parar nas diligências públicas que mal havia aumentou entre 1780 e 1809 (8,8 kms e 9,8 kms), passa a apresentar, em 1850, 22 kms. Destaca que de um modo em geral, a natureza das viagens mudou e esta revolução precedeu o aparecimento da estrada de ferro.

CARON (1992), ainda destaca o fato de que nesse primeiro momento, as práticas tradicionais de transportes ainda se mostravam muito articuladas ao contexto de circulação de mercadorias e produtos rurais, sendo desta maneira uma atividade amplamente complementar à atividade agrícola.

Les transformations intervenues dans les infrastructures des voies navigables et des installations portuaires furent plus limitées géographiquement et, dans certains pays tels que la France, l'élan fut brisé par l'apparition des chemins de fer. Mais l'on ne saurait mettre en doute l'importance du rôle joué dans les croissances régionales aussi bien par les réseaux locaux de voies navigables de capacité faible ou moyenne dans certaines régions (la France du Nord, l'Italie du Nord, la Flandre, les Pays-Bas) que par quelques grands axes tels que la Basse Seine ou le Rhin, ainsi que par le cabotage. Or, ce sont bien souvent les mêmes régions qui ont connu l'effort routier le plus intense. Il semble donc, à titre de première approximation, que la

norte da Itália, Suíça). Seus principais aspectos são: melhoria dos materiais utilizados (para molas, eixos, rodas ...), melhor design dos veículos do ponto de vista do conforto e segurança (por exemplo, frenagem), um melhor sistema de acoplamento (o pontilhão é substituído pelo cocheiro), melhor controle da energia graças ao aprimoramento da criação equina. (Tradução própria)

⁹⁴ As transformações que ocorreram nas infraestruturas das vias navegáveis interiores e as instalações portuárias eram mais limitadas geograficamente e, em alguns países como a França, o ímpeto foi destruído pelo surgimento das ferrovias. Mas nós não podemos duvidar da importância do papel desempenhado no crescimento regional tanto por redes

révolution des transports terrestres qui a, selon nous, précédé la «révolution ferroviaire», ait accentué les différenciations de l'espace européen. (CARON, 1992)⁹⁴

Neste cenário, o caso francês mostra-se extremamente esclarecedor das dinâmicas impostas. Por volta de 1840, observa-se a divisão entre o Norte da França, articulado por uma densa rede de canais e estradas; e sua porção mais ao Sul e Oeste, ainda sujeito a um sistema de drenagem linear (que seria alterado apenas com o processo de consolidação das ferrovias: *Compagnie des Chemins de Fer d'Orleans* e *Compagnie du Midi*. Ao longo dos anos, os novos investimentos em estradas confirmariam o contraste ao invés de corrigi-lo (os contrastes seriam amenizados na transição entre a segunda metade do século XX e o século XXI).

Ce jugement doit cependant être complété par une seconde observation : la conception de grands axes routiers d'intérêt national ou international (particulièrement durant l'époque napoléonienne, pour des raisons qui ne sont pas entièrement militaires) ont jeté les bases d'une organisation unifiée des échanges qui dessinait les grandes lignes des futurs réseaux européens. La carte des dessertes postales en était l'évidente préfiguration. Or, cette unification des espaces nationaux et internationaux était la condition préalable à l'enclenchement des processus ultérieurs de désenclavement et de densification générale des dessertes⁹⁵. (CARON, 1992)

hidroviárias locais de baixa ou média capacidade em certas regiões (norte da França, norte da Itália, Flandres, Holanda) como por alguns eixos principais, como o Baixo Sena ou o Reno, bem como pela cabotagem. No entanto, muitas vezes são as mesmas regiões que experimentaram o mais intenso. Parece, portanto, como uma primeira aproximação, que a revolução do transporte terrestre que, em nossa opinião, antecedeu a "revolução ferroviária", acentuou as diferenciações do espaço europeu. (Tradução própria)

⁹⁵ Este julgamento deve, no entanto, ser complementado por uma segunda observação: o projeto das principais rodovias de interesse nacional ou internacional (instaurados

Neste contexto, o estabelecimento das ferrovias pode ser descrito como a resposta ao enfrentamento de uma demanda por transporte em países ou regiões previamente servidos e nos quais poderia ser observada uma forte pressão do tráfego em estradas e hidrovias.

(...) c'est-à-dire d'une volonté délibérée de résoudre, grâce à la construction de chemins de fer, le problème du retard économique : ce serait par exemple le cas de l'Espagne ou de la Russie. Il peut s'agir enfin d'établir un système d'échanges à longue distance permettant à la fois de structurer l'espace national et de l'intégrer dans un espace européen plus vaste : c'est le projet portugais, mais aussi belge ou hollandais. La première situation est celle de l'Europe du Nord Ouest : elle concerne un ensemble de pays et de régions qui se sont engagés les premiers sur la voie de la construction ferroviaire, en acceptant d'en courir les risques, dès les années 1830 et 1840. Il faut d'ailleurs adopter une perspective régionale. Dans de nombreux pays, la demande de transport était très différente d'une région à l'autre. Elle fut très forte dans les régions septentrionales de la France, régions à forte densité et à taux de croissance élevé. Les premiers réseaux privés de chemin de fer allemands ou italiens se développèrent pour les mêmes raisons⁹⁶. (CARON, 1992)

As primeiras ferrovias construídas na Europa tornam-se operações lucrativas, a partir do momento em que passam a atingir força e estruturação suficiente de articulação. De um modo em geral, se mostrariam como resposta às adaptações necessárias de uma economia

particularmente durante a era napoleônica, por razões que não são inteiramente militares) lançou as bases para uma organização unificada de intercâmbios que delineou o esboço das futuras redes europeias. O cartão do serviço postal era o óbvio prenúncio. Porém, essa unificação dos espaços nacionais e internacionais foi a pré-condição para iniciar processos subsequentes de abertura e densificação geral dos serviços. (Tradução própria)

⁹⁶ (...) um desejo deliberado de resolver o problema do atraso com a construção de ferrovias: seria o caso da Espanha ou da Rússia, por exemplo. Ou para finalmente para estabelecer um sistema de intercâmbio de longa distância permitindo que ambos estruturarem espaços nacionais, e integrá-los num espaço europeu maior: este é o projeto português, mas

em crescimento. A primeira grande onda de construções ferroviárias pode ser delimitada até a década de 1850, compreendendo os investimentos de alta rentabilidade, atendendo às necessidades expressas ou latentes de cada região: a ferrovia passa a ser o instrumento de "arranque" econômico, uma resposta dada ao atraso do sistema de transportes terrestres e a economia em geral.

De um modo em geral, o problema de interface entre as regiões periféricas e centrais (ou a chamada zona de sertão) do país, se colocaram ao longo dos anos de forma vantajosa na França, em decorrência de seu posicionamento estratégico à navegação. Neste sentido, a França se coloca como um país *tête de pont*⁹⁷ ao ser banhado pelo Oceano Atlântico e Mediterrâneo. De acordo com (JULES, 1842, apud RONCAYOLO, 1990: 47) desde 1842, graças às melhorias da navegação fluvial e dos caminhos terrestres, as mercadorias viajavam de uma ponta à outra da França com um custo menor, não sendo necessária a realização do trajeto via navegação marítima. Neste contexto, pouco a pouco a localidade de Le Havre ganhava destaque no contexto econômico e logístico da França.

Les élites négociantes des différentes villes maritimes françaises étaient bien conscientes de cet atout potentiel et chaque port important a tenté de faire valoir auprès des pouvoirs publics l'excellence de sa situation par rapport à ses concurrents régionaux et nationaux, dans le but de jouir d'un traitement de faveur en matière d'équipement. Le Havre se

também Belga ou Holandês. A primeira situação é a do Noroeste da Europa: trata-se de um conjunto de países e regiões que se comprometem com a construção ferroviária, aceitando os riscos, a partir de 1830 e 1840. Devemos também adotar uma perspectiva regional. Em muitos países, a demanda por transporte era muito diferente de uma região para outra. Foi muito forte nas regiões do norte da França, regiões de alta densidade e alta taxa de crescimento. As primeiras redes privadas de ferrovias alemãs ou italianas se desenvolveram pelas mesmas razões. (Tradução própria)

97

*présentait ainsi comme la « porte océane » par excellence : porte d'entrée de Paris, de l'est de la France, de l'axe vers la Méditerranée, depuis que l'axe rhodanien, comme l'écrivait Louis Girard, avait pris une valeur mondiale. À l'autre extrémité, Marseille, le plus grand port français, rêvait d'une reconquête, par l'arrière-pays continental, de marchés qui dépendaient autrefois de l'entrepôt maritime*⁹⁸. (MARNOT, 2012)

Entre 1850 e 1860, as ações em meio ao território francês buscaram a conexão entre portos e as vias de comunicação terrestres: os portos seriam “o ponto final de uma rede de trilhos ferroviários” (VAUTHIER-VÉZIER, 1997). Além das redes de comunicação, a industrialização também foi percebida como um dos mais poderosos agentes estruturantes dos espaços terrestres, impulsionando novas áreas de aglomeração urbana e seus impactos sobre o sistema de transporte.

A partir de 1842, um conjunto de leis passaria a favorecer as ligações entre Paris e os grandes portos franceses. Rouen foi conectada a Paris a partir de 1843, Le Havre em 1847, Dunquerque, Calais e Boulogne em 1848. Em 1851, Nantes foi servida por uma linha que a comunicava com Paris. Bordeaux teve que esperar até 1853. La Rochelle, em 1857. Em Marselha, a chegada ocorreu em 1848.

Tais características foram de um modo em geral marcantes em meio ao modelo implementado na Espanha, porção Sul e Oeste da França, Sul da Itália, Áustria-Hungria e Rússia. De um modo em geral, ao longo dos anos, a redução da lucratividade desses projetos exigiria a definição de fórmulas financeiras, com base em auxílios estatais diretos ou indiretos aplicados à extensão das redes. Mas, no ponto de vista das implicações locais e regionais, a construção de ferrovias foi concebida em toda parte,

pautada por princípios empresariais de unificação nacional e articulação logística pautada no desenvolvimento do comércio internacional.

O financiamento e a operação das ferrovias, também colocaram novos problemas técnicos, administrativos e políticos. Na Grã-Bretanha, o Estado passaria a desempenhar um papel cada vez mais importante na gestão e controle do sistema. Na maioria dos países, o estado interveio como fiador da ordem pública, e como provedor de ajuda financeira. A primeira forma de intervenção passa a ser gradualmente aplicada a um campo cada vez mais vasto, ao passo que a maior articulação das redes demandava uma logística mais ampla e complexa. A assistência financeira em geral assumiu a forma de garantia de juros. Na verdade, o resultado do sistema era muitas vezes permitir especuladores experientes para lucrar com negócios ruins, pois, a partir da década de 1880, os governos multiplicaram as "salvaguardas" para evitar abusos. Na França, uma rede estatal foi criada em 1883 e estendida em 1908 após a compra da *West Company* (CARON, 1992).

Au sein de ces vastes entreprises le pouvoir se partagea entre les financiers et les ingénieurs. En France, le pouvoir au sein des conseils d'administration appartient bien aux financiers, mais, au sein du système administratif, il appartient à des ingénieurs issus dans leur très grande majorité du Corps des Ponts-et-Chaussées. Au total la répartition des pouvoirs dans les Compagnies de chemin de fer reflète les caractères originaux de la sociologie des élites nationales. Il faut, là encore, tenir compte de la particularité des expériences nationales et même de celle des différentes compagnies. C'est ainsi que les Compagnies françaises furent très précocement dotées d'un système d'organisation cohérent et hiérarchisé,

⁹⁸ As elites negociadoras das várias cidades marítimas francesas estavam bem cientes deste trunfo potencial e cada grande porto procurou fazer valer a excelência da sua situação face aos seus concorrentes regionais e nacionais, com o objetivo de usufruir o tratamento preferencial em termos de equipamentos. Le Havre apresentava-se assim como a "porta do oceano", por excelência: porta de entrada para Paris, leste da França, eixo em direção ao

Mediterrâneo, desde o eixo do Reno ganhou valor global, como escreveu Louis Girard. No outro extremo do espectro, Marselha, o maior porto da França, sonhava em reconquistar, via hinterlândia continental, mercados que antes dependiam do entreposto marítimo. (Tradução própria)

*inspiré de la pratique administrative des Ponts-et-Chaussées. Il fut très largement imité.*⁹⁹ (CARON, 1992)

No caso da Península Ibérica, os materiais necessários para a consolidação das ferrovias ainda eram superiores ao estágio do desenvolvimento técnico e tecnológico local. Era, portanto, necessário aceitar a importação massiva de equipamentos e atrasos na adaptação da economia a estas novas necessidades. Ainda assim, o desenrolar da era ferroviária demonstraria avanços à economia e articulação técnica e tecnológica local. O caso da Espanha confirma como o transporte ferroviário foi capaz de lançar as bases para um *boom* econômico real, em um país onde a insuficiência dos meios tradicionais de transporte constituía um verdadeiro e antigo obstáculo ao comércio.

O atraso econômico obrigou o Estado Português, a assegurar a construção de ferrovias menos rentáveis, entretanto, o esforço financeiro não garantiu ao Estado um controle absoluto das rotas e das tarifas ferroviárias (DE AVELAR PINHEIRO, 1992). Na Espanha, durante a segunda metade do século XIX, as ferrovias foram o instrumento de consolidação do mercado nacional. A construção de ferrovias pôs fim a uma situação precária na Espanha, o estabelecimento das linhas mobilizou muitos operários, materiais, importações maciças de trilhos e locomotivas (OLIVARES, 1992).

⁹⁹ Dentro dessas vastas empresas, o poder era dividido entre financistas e engenheiros. Na França, o poder nos conselhos de administração pertencia aos financistas, mas, dentro do sistema administrativo, pertence aos engenheiros, a grande maioria dos quais são do Corpo da *Ponts-et-Chaussées*. Em suma, a distribuição de poderes nas empresas ferroviárias reflete as características originais da sociologia das elites nacionais. Mais uma vez, há que ter em conta a especificidade das experiências nacionais e mesmo das várias empresas. Foi assim que as empresas francesas foram desde muito cedo dotadas de um sistema de organização coerente e hierárquico, inspirado na prática administrativa da *Ponts-et-Chaussées*. Ele foi amplamente imitado. (Tradução própria)

¹⁰⁰ A tecnologia ferroviária associada ao vapor encontrou limites nos últimos anos do século XIX: enfrentou com dificuldade as novas necessidades de transporte que seu próprio boom

*La technologie du chemin de fer associé à la vapeur rencontra dans les dernières années du XIXe siècle des limites : elle répondait de plus en plus difficilement aux besoins nouveaux de transport que son essor même avait fait naître. Il s'agissait de deux demandes opposées : celle de trafics lourds et massifs à grande distance, celle de trafics dispersés. C'est dans cette double perspective qu'il faut replacer la renaissance des canaux, l'essor de la traction électrique et l'apparition de l'automobile. (...) Partout, dès les années 1860, un courant d'opinion s'était affirmé pour recommander leur survie. De plus, dans la plupart des pays s'était développé, en complémentarité avec les chemins de fer, un réseau de routes secondaires et vicinales afin de désenclaver les moindres villages et de les intégrer à la circulation générale. Dans le même temps, les transports urbains et périurbains se heurtaient à des difficultés considérables : l'échec technique et financier des tramways à chevaux en fournit la meilleure illustration*¹⁰⁰. (CARON, 1992)

Entre 1800 e 1940, o desenvolvimento de ferrovias por toda a Europa demonstrou com certa continuidade o despontar de novos eixos e articulações, impulsionando a articulação territorial e econômica e a disseminação dos novos ideais e tipos de vida decorrentes da “modernização” e transição das bases econômicas agrícolas à industriais.

gerara. Essas eram duas demandas opostas: a do tráfego pesado e massivo de longa distância e a do tráfego disperso. É nesta dupla perspectiva que devemos situar o renascimento dos canais, o surgimento da tração elétrica e o surgimento do automóvel. (...) Em toda parte, desde a década de 1860, uma corrente de opinião se impôs para recomendar sua sobrevivência. Além disso, na maioria dos países, uma rede de estradas secundárias e locais foi desenvolvida em complementaridade com as ferrovias, a fim de abrir as aldeias menores e integrá-las ao tráfego geral. Ao mesmo tempo, o transporte urbano e periurbano encontrou dificuldades consideráveis: o fracasso técnico e financeiro dos bondes puxados por cavalos é a melhor ilustração disso. (Tradução própria)

As estruturas instaladas passariam por novas revisões administrativas, técnicas e tecnológicas, sendo mais marcantes os processos de estatização e eletrificação de trechos nacionais e internacionais. Os métodos de gestão do transporte terrestre evoluíram de acordo com as restrições tecnológicas: onde a ferrovia favoreceu uma alta concentração de poderes e provocou o estabelecimento de organizações altamente hierárquicas. Em toda parte, as empresas foram submetidas a um controle estatal restritivo e às vezes sufocante.

O automóvel marcou um retorno às estruturas descentralizadas, muito menos facilmente controlável. Na segunda metade do século XX, o cenário de transportes delineado pelo contexto europeu, passa a ser marcado pelo transporte rodoviário e aéreo de massa e ressurgimento ferroviário em função da implementação e adaptação técnica e tecnológica para o transporte em alta velocidade.

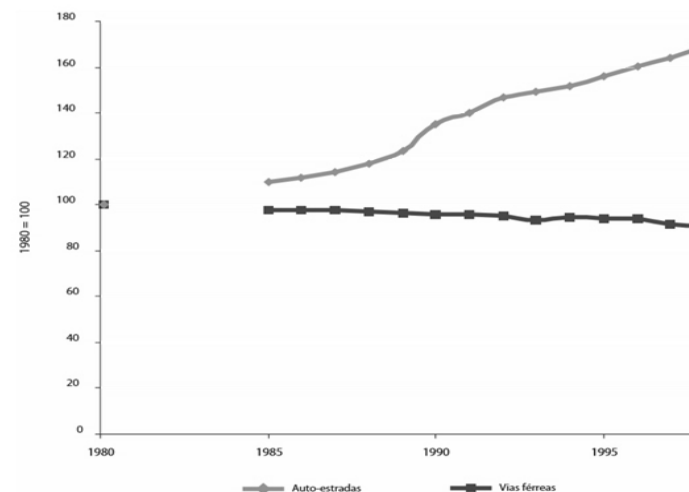
4.4. O cenário recente

Em meio ao contexto da União Europeia, o documento lançado em 1996, destaca a necessidade de criação de *freeways* ferroviários transeuropeus, com livre acesso e acordos simplificados, objetivando o alargamento dos acessos às infraestruturas e revitalização do sistema ferroviário europeu. O mesmo documento também reforça a necessidade de intervenções em meio a articulação de transporte interno de passageiros, devendo este processo respeitar as vantagens da rede e reforçar a prestação de serviços públicos (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996).

Entre as prioridades de atuação, colocava-se a conclusão da rede de alta velocidade (e, em particular, a realização dos projetos prioritários autorizados pelo Conselho Europeu de Essen), mesclando a continuidade de ações dedicadas ao transporte de passageiros e ampliando a gama de serviços e tecnologia ao transporte de mercadorias, sobretudo em meio as áreas onde o tráfego demonstrara índices de declínio (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996).

A histórica conformação das ferrovias em meio ao contexto europeu, salvo raras exceções também se desenvolveu a partir da consolidação de linhas nacionais, onde “o que se traduziu em dificuldades de funcionamento para além das próprias fronteiras, no planeamento inadequado de infraestruturas e na fragmentação dos fornecedores e das atividades de investigação” (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996). Considerando a conformação da rede ferroviária europeia em 1996, muitos avanços já haviam sido realizados, entretanto, inúmeras eram as medidas necessárias para garantir a continuidade e competitividade de ferrovias em serviço, sobretudo em meio a crescente demanda pela articulação intermodal, decorrente dos históricos períodos de ampliação da economia capitalista.

Gráfico 4-1 – Extensão das Autoestrada e Vias Férreas União Europeia.



De um modo em geral observa-se o declínio das Vias Férreas a partir de 1985, momento em que o impulso à consolidação de Autoestradas é incentivado.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 115.

Iniciado seu desenvolvimento na primeira metade do século XIX, o modelo ferroviário de transportes torna-se no século XX o principal meio de transporte mundial. Pouco a pouco o desenrolar do século XX, fortaleceria o automóvel, que ameaçaria a hegemonia do modal ferroviário. Tendo seu desenvolvimento e continuidade impactados de forma direta pelas Guerras Mundiais, o fim do segundo conflito mundial em 1945, ressaltaria a crise em meio à continuidade logística de inúmeros eixos ferroviários.

Em fins dos anos 1990, a quota de transportes efetuados por ferrovias na Europa, não ultrapassa os 6% do mercado do transporte de passageiros e 16% do mercado do transporte de mercadorias. Tais índices apresentariam melhoras apenas entre 1970 e 1994. No entanto, no mesmo intervalo de tempo, o mercado global duplicou e a utilização de veículos particulares aumentou em 120%. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996)

Figura 4-3 – Projetos Freeways Ferroviários Transeuropeus.

Europa e suas propostas de consolidação de Freeways com a conformação da União Europeia nos anos 1980.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996.

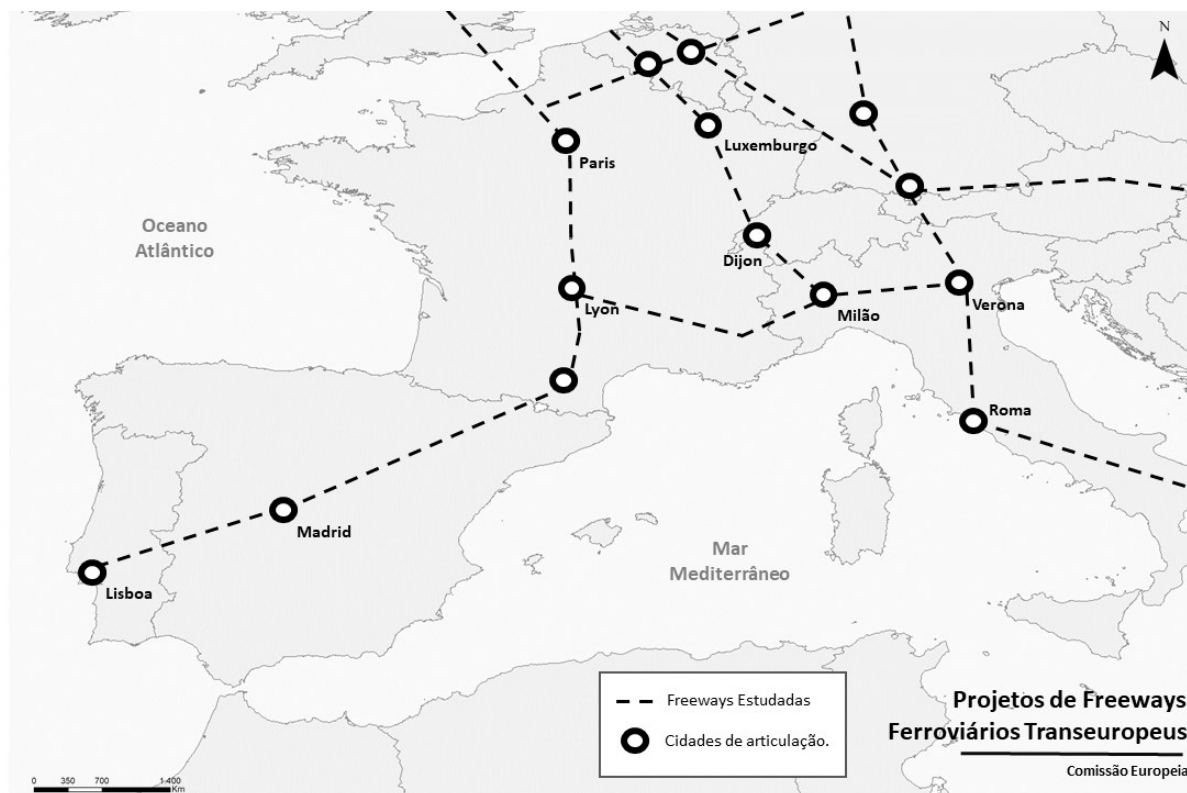
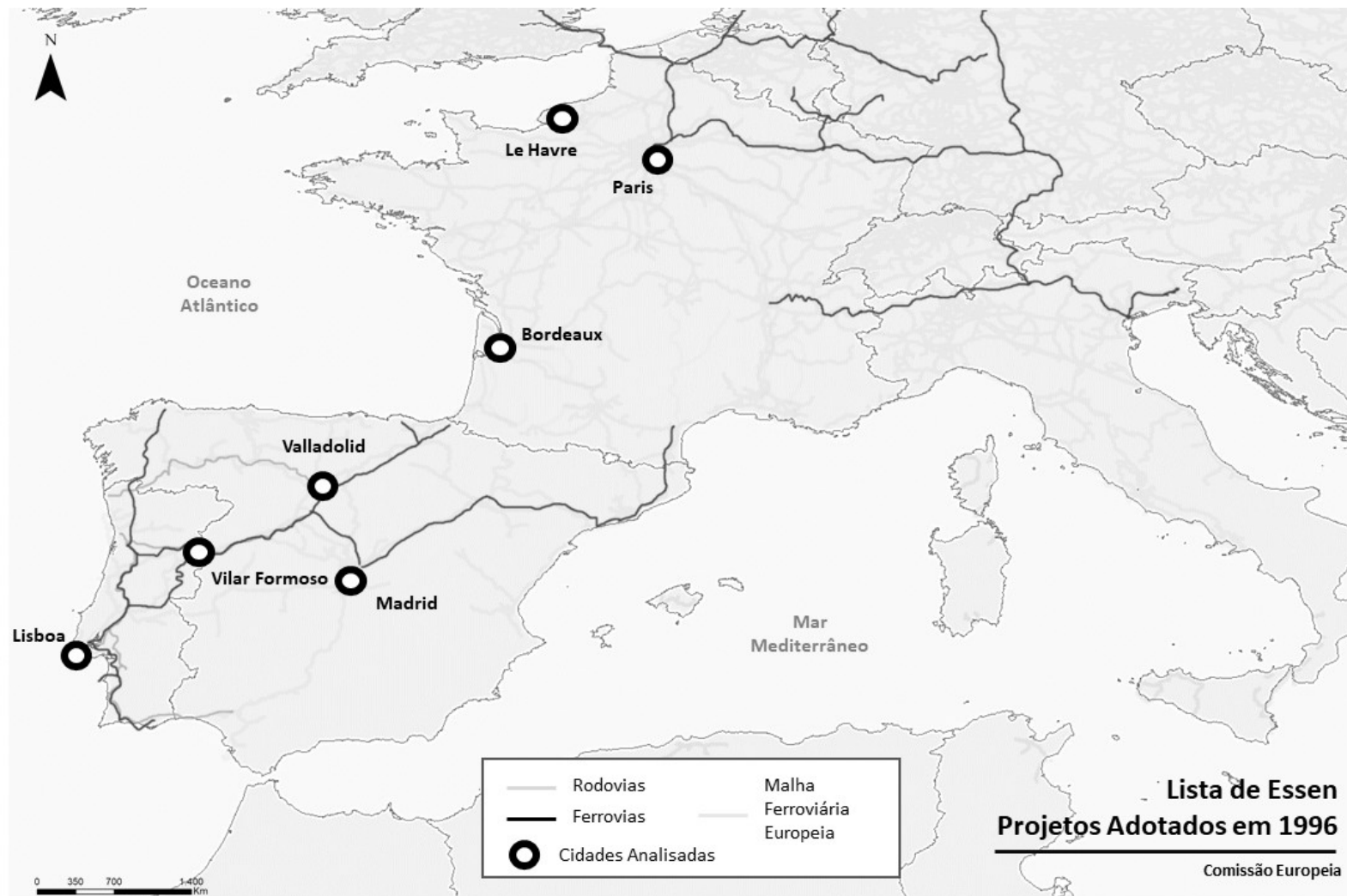


Figura 4-4 – Lista de Essen _ 1996.



A partir dos anos 1990, projetos prioritários seriam articulados com o intuito de fortalecer e reestruturar o transporte ferroviário em meio ao contexto Europeu, sobretudo em meio aos países membros da União Europeia.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996

Existem várias razões que podem explicar o declínio do setor ferroviário durante os últimos cinquenta anos. A mais importante talvez seja o aparecimento de modos de transporte mais flexíveis e menos dispendiosos, que atraíam cada vez mais passageiros e empresas interessadas no transporte de suas mercadorias. Além disso, deve ser destacado o fato de que simultaneamente a esses processos, as indústrias pesadas tradicionais cujos produtos eram transportados por via férrea perderam importância. Outro fator apontado para o agravamento deste declínio relaciona-se a má adaptação da rede ferroviária a novos modelos de atividade econômica e de urbanização, mudanças de fluxos de tráfego.

A transição entre os séculos XX e o século XXI, carrega consigo o fardo da obsolescência dos modais responsáveis pelo ponto de partida de todo o contexto econômico global instaurado até então. Entre as crises dos “modernos meios de transportes” de fins do século XIX e início do século XX, tornaram-se marcas os “congestionamentos, problemas ambientais, a poluição sonora causada pelo tráfego e da oposição crescente à construção incontrolada de novas infraestruturas rodoviárias” (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996), muitas vezes pouco articuladas com os modais já estabelecidos.

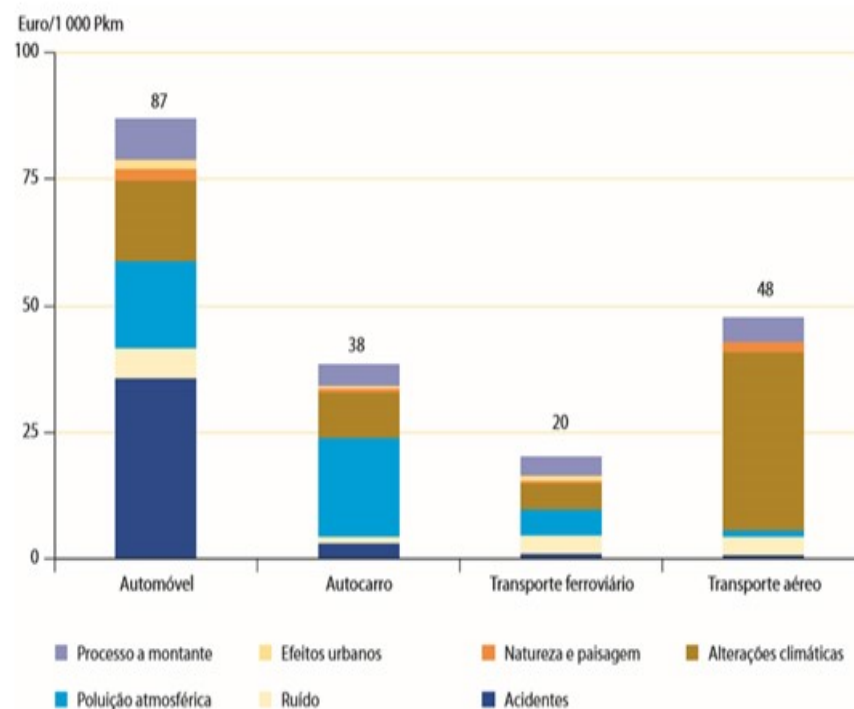
O cenário europeu, ilustrava em fins dos anos 1990, um contexto em que muitas das empresas ferroviárias encontravam-se “quase totalmente isoladas das forças de mercado” (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996), ou seja, caminhavam para o abandono em decorrência de sua inviabilidade econômica.

A consolidação da União Europeia em 1992, apontavam o aparecimento de novas possibilidades de mercados desenvolvidos sobretudo para a otimização das ferrovias europeias, ou seja, o alargamento cada vez maior da Comunidade Europeia possibilitaria tanto sua renovação, quanto sua expansão.

De um modo em geral vários países do bloco ainda eram dotados de ferrovias importantes para a manutenção de seu cenário econômico:

este fator, em conjunção com a consolidação do mercado único, poderá levar a um aumento das distâncias cobertas, tornando o transporte por caminho-de-ferro mais atraente. (...) As diferenças de técnicas e regras de exploração dificultam a interoperabilidade e contribuem para que a indústria fornecedora se divida. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 1996)

Gráfico 4-2 – Custos externos médios em 1995 por meio de transporte e categoria de custos: transporte de passageiros (excluindo custos com congestionamento).



Fonte: INFRAS, IWW para a UIC, 2000.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010.

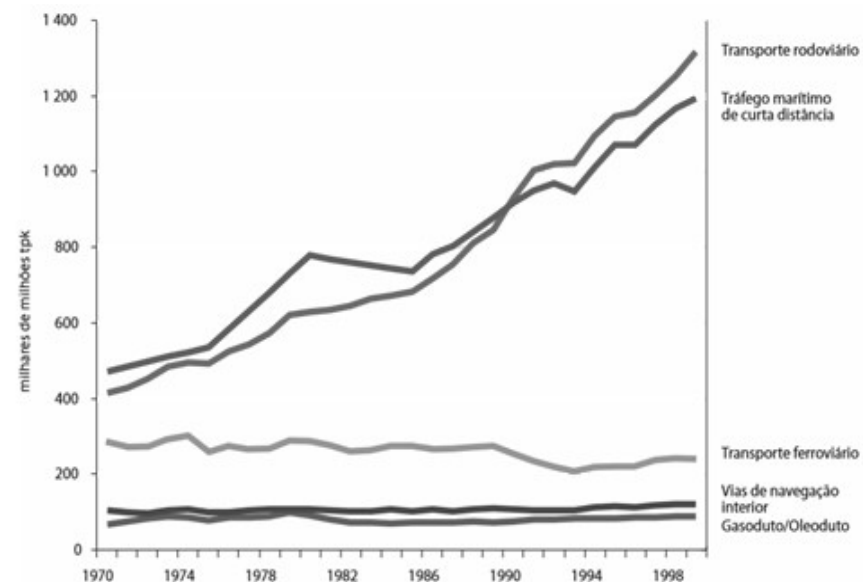
Gráfico 4-3 – Transporte de passageiros – Evolução do tráfego por modo de transporte na EU-15: 1970_1999



pkm: transporte de um passageiro numa distância de 1 quilómetro

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010.

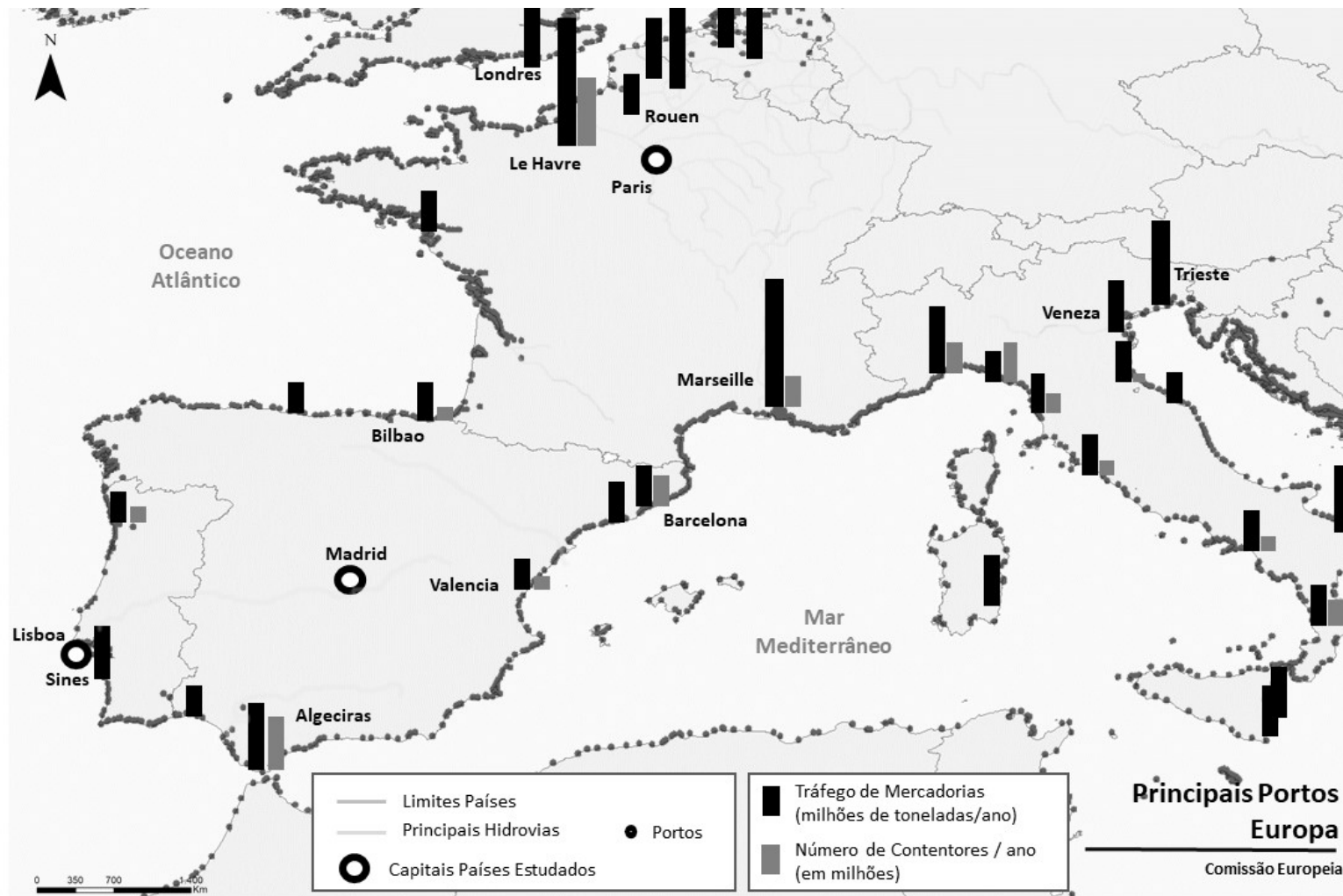
Gráfico 4-4 - Transporte de mercadorias – Evolução do tráfego por modo de transporte na EU-15: 1970_1999



tpk: transporte de uma tonelada numa distância de 1 quilómetro

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010.

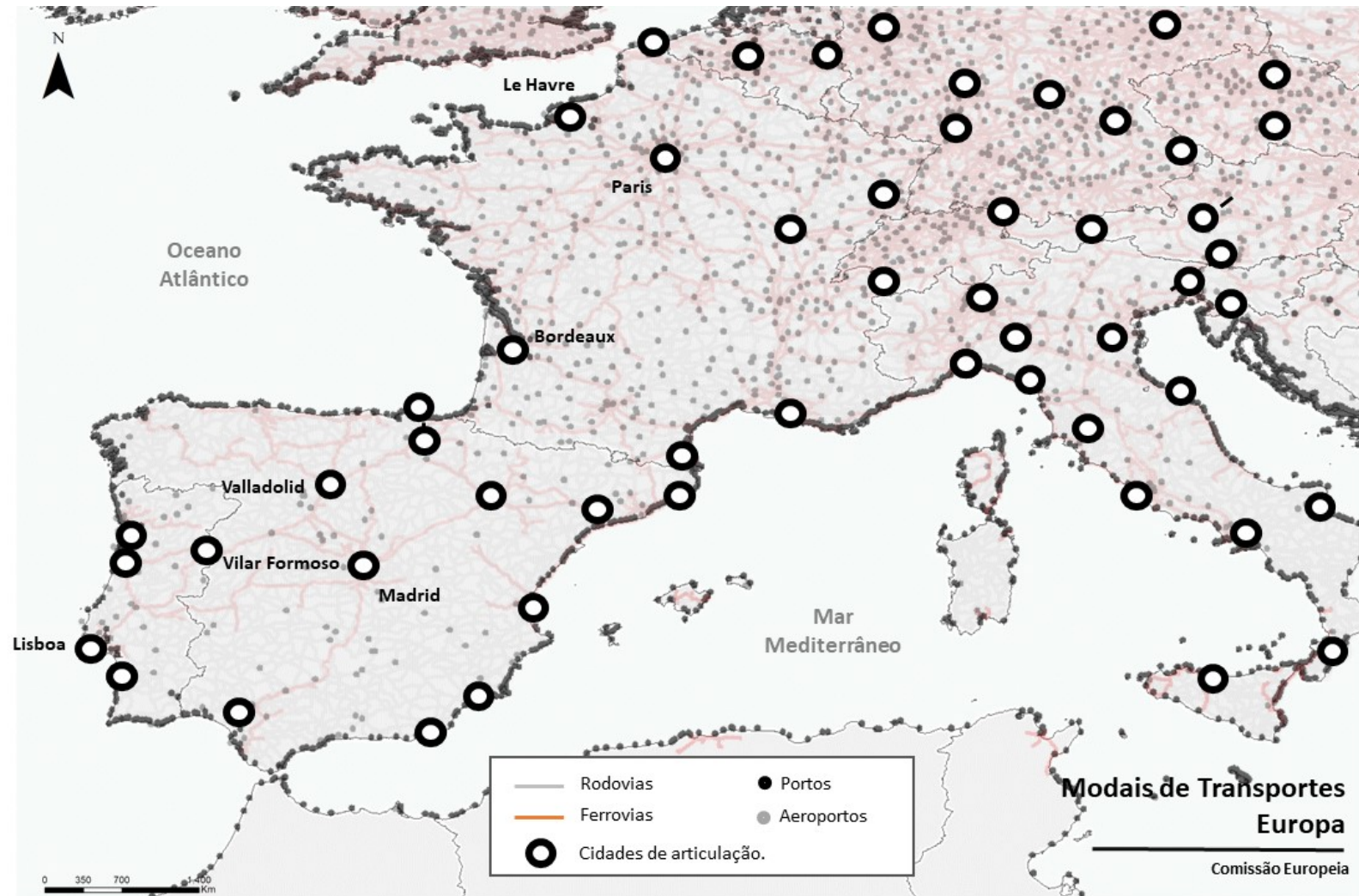
Figura 4-5 – Principais Portos na Europa.



Pontuação dos portos do contexto europeu, com destaque para os Portos de maior movimentação. Destaque para os portos franceses de Marseille e Le Havre.

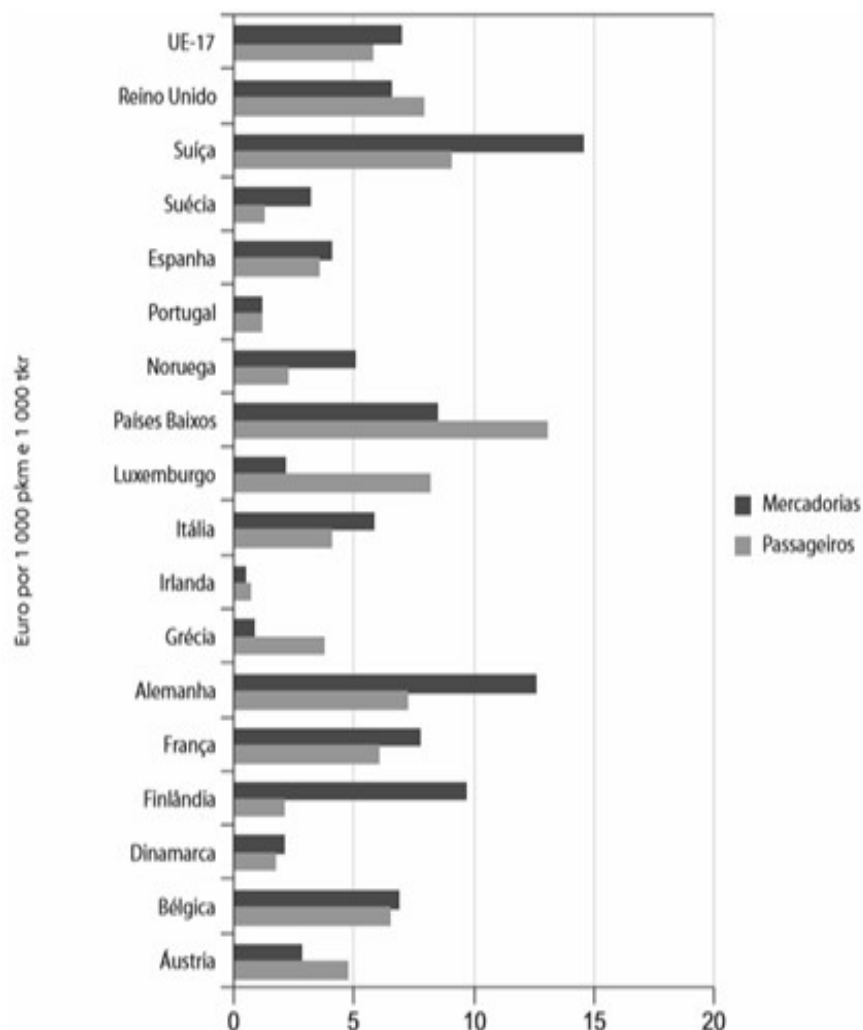
Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 48

Figura 4-6 – Modais De Transportes na Europa.



Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010

Gráfico 4-5 – Custos externos médios do congestionamento, 1995, em euros por 1000 passageiros/km e toneladas/km.



Fonte: ECMT, 1998; INFRAS, op. cit., 2000.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010.

Em praticamente dez anos, com exceção do sector ferroviário, este objetivo foi globalmente atingido. Hoje um camião já não é obrigado a regressar vazio de um transporte internacional. Pode mesmo carregar e transportar mercadorias no interior de um Estado que não seja o seu país de origem. A cabotagem rodoviária tornou-se uma realidade. O tráfego aéreo foi aberto a uma concorrência que já ninguém põe em causa, tanto mais que é acompanhada pelo nível de segurança mais elevado do mundo. Esta abertura foi feita em benefício, principalmente, da indústria e explica que o crescimento do tráfego tenha sido, na Europa, mais forte do que o da economia. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 10-11)

A ausência de um desenvolvimento harmonioso da política comum de transportes explica que, atualmente, o sistema europeu de transportes esteja confrontado com um certo número de dificuldades, sendo as principais:

- crescimento desigual dos vários modos de transporte;
- congestionamento em determinados eixos rodoviários e ferroviários, no interior das cidades e nos aeroportos;
- os efeitos nocivos para o ambiente e para a saúde dos cidadãos, sem esquecer o pesado tributo da insegurança nas estradas.

Em meio ao século XXI, o sucesso da abertura dos mercados dos transportes, não pode fazer esquecer que a realização do mercado interno torna dificilmente aceitável as distorções da concorrência ocasionadas pela ausência de harmonização fiscal e social.

Se por um lado a globalização abre uma gama de possibilidades de novos mercados de intervenção, pode também representar a ruína dos mercados nacionais, e com isso, desestrutura toda a rede logística implantada.

A criação de blocos econômicos buscava por um lado amenizar os impactos da abertura econômica aos ideais da globalização, entretanto, as análises históricas e projetos articulados demonstram que a criação

de blocos econômicos por si só é insuficiente caso as estratégias logísticas não sejam articuladas aos novos ideais de globalização e unificação de mercados existentes em meio aos ideais de conformação dos blocos econômicos.

Mesmo em meio à crescente virtualização, e aos avanços da tecnologia da informação, a necessidade de deslocamentos ainda se mostra crescente. O documento afirma que no caso dos passageiros, o aumento pela mobilidade se justifica pelo “espetacular desenvolvimento da motorização,” onde, em meio a primeira década de articulação do bloco, “o parque automobilístico triplicou em trinta anos. Em cada ano, aumenta em mais 3 milhões de unidades” (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 14).

No que se refere às mercadorias, o crescimento deve-se, em grande parte, às mudanças da economia europeia e do seu sistema de produção. Passou-se, ao longo destes últimos 20 anos, de uma economia de “existências” para uma economia de “fluxo”. Este fenômeno foi acentuado por um movimento de deslocalização de certas indústrias — nomeadamente no caso dos produtos de mão-de-obra intensiva — que procuram reduzir os custos de produção, ainda que transferindo esta, para lugares a centenas ou mesmo milhares de quilômetros do local de montagem final ou dos locais de consumo. A supressão das fronteiras na Comunidade contribuiu para a criação de um sistema de produção *just-in-time* e de rotação permanente de existências. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 14)

Em meio as estratégias traçadas eram previstas 3 cenários de atuação (tabela a seguir), sendo o cenário C adotado para implementação. Entretanto é curioso observar os demais cenários, com o intuito de se compreender a complexidade das relações envolvidas:

Tabela 4-1 – Conjunto de opções da União Europeia

Opção A	Centrar a ação no transporte rodoviário, exclusivamente através da tarifação. Esta opção não seria acompanhada por medidas complementares nos outros modos de transporte. A curto prazo, poderia permitir abrandar o crescimento do tráfego rodoviário, nomeadamente graças ao previsto aumento das taxas de carregamento dos camiões e de ocupação dos automóveis, decorrente do aumento do preço dos transportes. Porém, a ausência de medidas de revitalização nos outros modos de transporte, especialmente a exiguidade dos ganhos de produtividade no sector ferroviário e a insuficiência de capacidade em infraestruturas, tornaria impossível a sua substituição pelos modos de transporte mais respeitadores do ambiente.
Opção B	Tarifação do transporte rodoviário, mas acompanhada por medidas tendentes a aumentar a eficácia dos outros modos de transporte (melhoria da qualidade dos serviços e da logística, aplicação de medidas tecnológicas). No entanto, esta opção não inclui investimentos em novas infraestruturas nem comporta ações específicas para promover um reequilíbrio entre modos, tal como não permite assegurar uma melhor coesão territorial. Esta orientação poderia permitir obter uma dissociação mais significativa do que a obtida com a primeira opção, mas o transporte rodoviário manteria uma quota de mercado hegemônica continuando a concentrar-se em corredores saturados e em determinadas zonas sensíveis e a ser o modo mais poluente. Assim, a opção B também seria insuficiente para garantir o reequilíbrio necessário e não constituiria uma verdadeira contribuição para o desenvolvimento sustentável
Opção C	engloba uma série de medidas, que conjugam tarifação com revitalização dos modos de transporte alternativos à estrada e investimentos centrados na rede transeuropeia. Esta opção integrada permite o regresso das quotas modais aos níveis de 1998, a fim de assegurar um reequilíbrio no horizonte 2010. Trata-se de uma opção muito mais ambiciosa do que parece, tendo em conta o desequilíbrio histórico a favor da estrada nos últimos 50 anos.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010.

A União Europeia tem de enfrentar um crescente desequilíbrio dos modos de transporte. O sucesso cada vez maior da estrada e do avião tem como consequência um agravamento do congestionamento das respectivas redes. Paradoxalmente, a deficiente exploração das potencialidades do caminho-de-ferro e do transporte marítimo de curta distância trava o desenvolvimento de verdadeiras alternativas ao transporte rodoviário de mercadorias. O congestionamento em certas partes da União Europeia não deve, todavia, fazer esquecer a insuficiência do acesso das regiões periféricas aos mercados centrais. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010: 25)

Em 2011, a Comissão Europeia, em uma de suas publicações, destaca a necessidade de adaptação o espaço europeu para o futuro dos transportes. Na discussão, o documento reforça ser a atividade fundamental para a “economia e a sociedade, e a mobilidade é vital para o mercado interno e para a qualidade de vida dos cidadãos, a quem garante a possibilidade de se deslocarem livremente. Preparar o espaço europeu futuro dos transportes”, sendo desta maneira importante meio de crescimento econômico e criação de empregos, trazendo como ressalva a crescente preocupação com as questões ambientais (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2011).

A infraestrutura molda a mobilidade. Nenhuma transformação fundamental ocorrerá no sistema de transportes sem o sustentáculo de uma rede adequada, utilizada de forma mais racional. Em geral, o investimento nas infraestruturas de transporte tem incidências positivas no crescimento económico, cria riqueza e emprego e incrementa as trocas comerciais, a acessibilidade geográfica e a mobilidade. Deve, todavia, ser planeado de forma a maximizar as incidências positivas no crescimento económico e a minimizar as

incidências negativas no ambiente. (COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2011)

No horizonte de 2011, o contexto da União Europeia, avançou nos setores do transporte aéreo e rodoviário, e parcialmente no setor do transporte ferroviário. A Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T)¹⁰¹ contribuiu para a coesão territorial e a construção de linhas ferroviárias de alta velocidade. Em relação ao contexto aéreo, tiveram início, com relativo êxito, a criação do céu único europeu.

Os laços e as cooperações internacionais foram fortalecidos, promovendo a otimização das cadeias logísticas multimodais e a utilização mais eficiente dos sistemas e da infraestrutura de transportes. Para o transporte em distâncias intermediárias o grau de amadurecimento das novas tecnologias e o leque de opções de modais foram menores que em relação ao transporte urbano.

A maior integração das redes de diferentes modais proporciona em meio a oferta, a possibilidade de melhores escolhas: desta maneira, a otimização de aeroportos, portos, estações de trem, metro ou ônibus dever ser cada vez mais interligados e transformados em plataformas de correspondência multimodais ao serviço dos passageiros (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 3).

Em relação ao cenário de 2015 os centros de maior potencial logístico e concentração urbana destacam que o tempo gasto em congestionamentos é uma grande preocupação entre os estudos e projetos elaborados no contexto europeu. Países como Espanha, França e Portugal, tal perda se situa entre 20 e 30 horas anuais gastas por usuários de automóveis, conforme dados de 2015.

¹⁰¹ Financiada pelo orçamento da RTE-T, pelos fundos estruturais e pelo fundo de coesão.

4.5. Atual conformação dos corredores europeus

Tradicionalmente, a realização de infraestruturas de transporte depende do financiamento a partir dos orçamentos públicos, regionais, nacionais ou comunitários. A maior parte dos projetos rodoviários e ferroviários em curso obedece a este esquema. Se por um lado investimentos públicos se demonstram limitados em muitos casos, investimentos privados também podem alavancar melhorias e acréscimos em meio às estratégias de implementação de infraestruturas relacionadas aos transportes.

Em meio as ações e mecanismos para a integração do contexto econômico europeu, destacam-se as ações do programa de financiamento: *Connecting Europe Facility – Transport* (CEF-T)¹⁰², cujas ações destinam-se a apoiar os investimentos na construção de novas infraestruturas de transporte na Europa ou na reabilitação e melhoria da já existente.

Entre os organismos que atuam em parceria com o programa de financiamento, destaca-se a Agência de Execução para a Inovação e as Redes - INEA, responsável pelo gerenciamento das infraestruturas e os programas da União Europeia nos domínios dos transportes, da energia e das telecomunicações, merecendo destaque para:

- Mecanismo Interligar a Europa (MIE),
- Programa-Quadro Horizonte 2020,
- Redes Transeuropeias de Transportes (RTE-T)
- Marco Polo 2007-2013.

Entre as ações da Rede Transeuropeia de Transportes (RTE-T) são previstas ações em dois cenários:

- conclusão até 2030 da rede principal, estruturada em torno de nove corredores multimodais da rede principal;
- conclusão até 2050 da rede abrangente, a fim de facilitar a acessibilidade a todas as regiões europeia;

O *Connecting Europe Facility – Transport* (CEF Transport) se concentra em projetos transfronteiriços que visam remover gargalos ou fazer a ponte entre os elos perdidos em várias seções da Rede Principal e na Rede Abrangente, bem como sistemas de gerenciamento de tráfego¹⁰³.

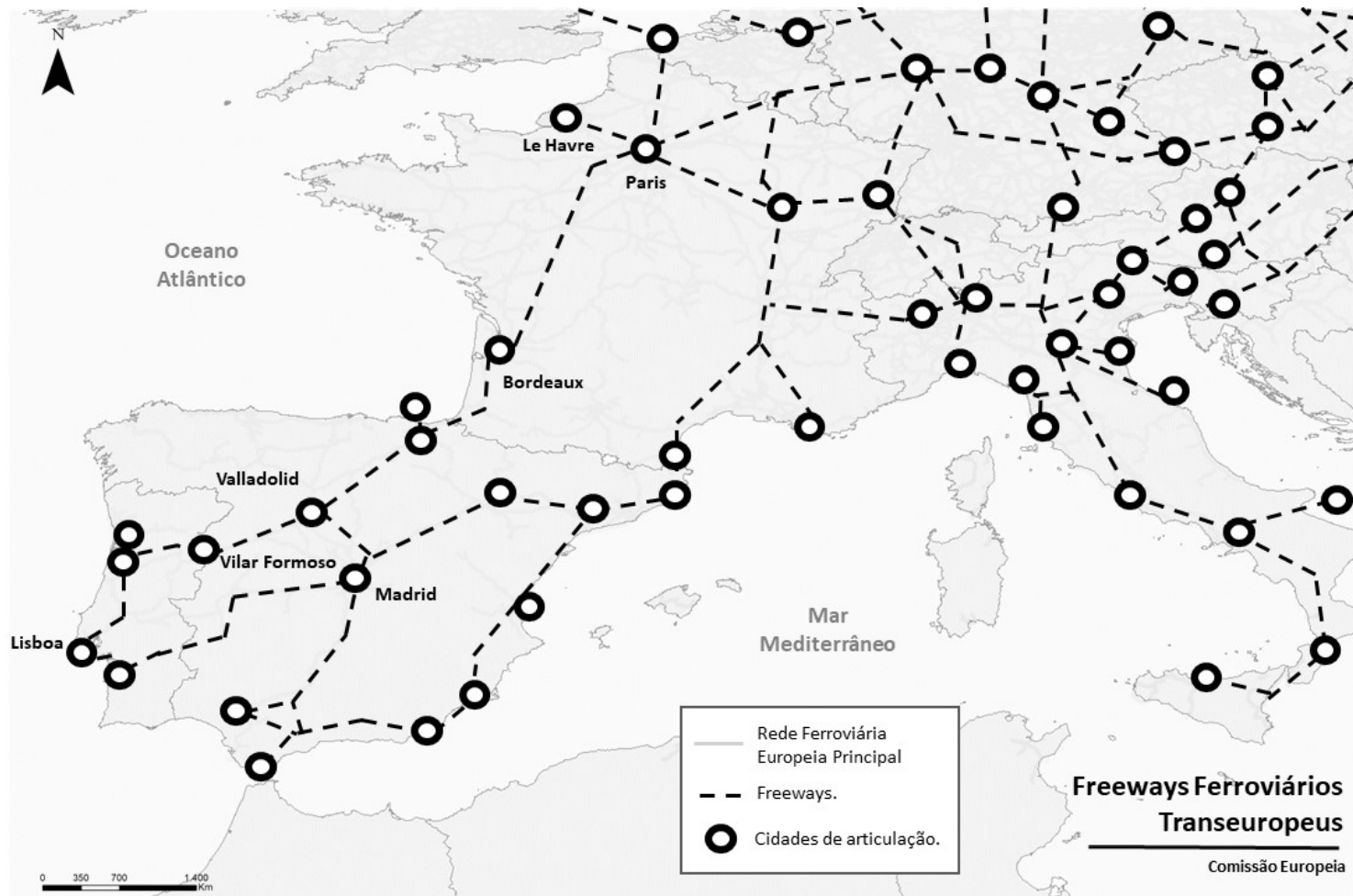
Os "corredores da rede principal" foram introduzidos para facilitar a implementação coordenada da rede principal de transportes, objetivando remover gargalos; consolidar a construção de conexões transfronteiriças ausentes; e promover a integração e interoperabilidade modal.

Como forma de organizar a logística e implementação das infraestruturas de transportes em meio aos países do Bloco Europeu, a rede operante foi subdividida em 9 corredores. Entre os corredores em atuação, o Corredor Atlântico.

¹⁰²<<https://ec.europa.eu/inea/en/connecting-europe-facility/cef-transport>>

¹⁰³ Além disso, o programa também apoia a inovação no sistema de transporte, a fim de melhorar o uso da infraestrutura, reduzir os impactos ambientais dos transportes, aumentando sua eficiência energética e segurança.

Figura 4-7 – Conformação dos Freeways Ferroviários Transeuropeus.



Fisionomia atual dos Corredores Ferroviários Europeus, sobrepostos à malha ferroviária principal.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹⁰⁴

¹⁰⁴ <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-corridor>

Figura 4-8 – Principais Corredores Ferroviários

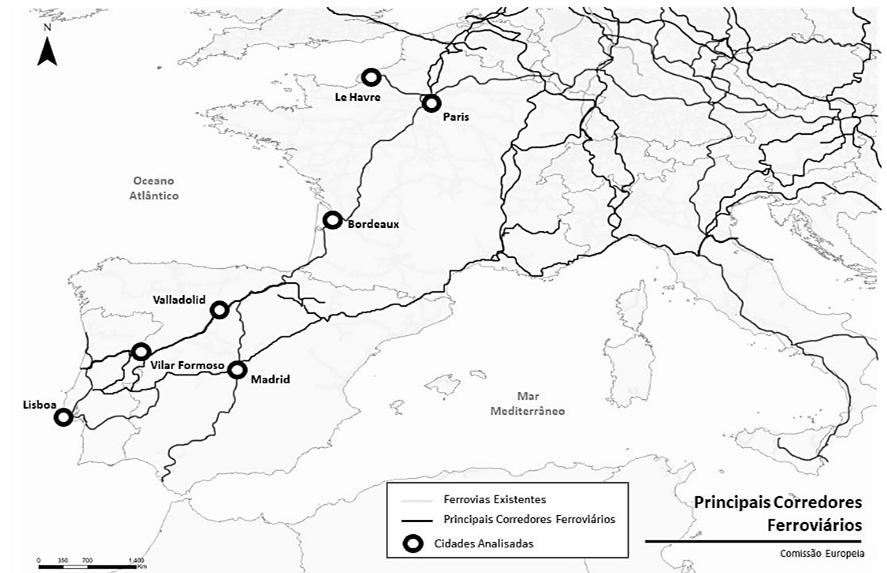
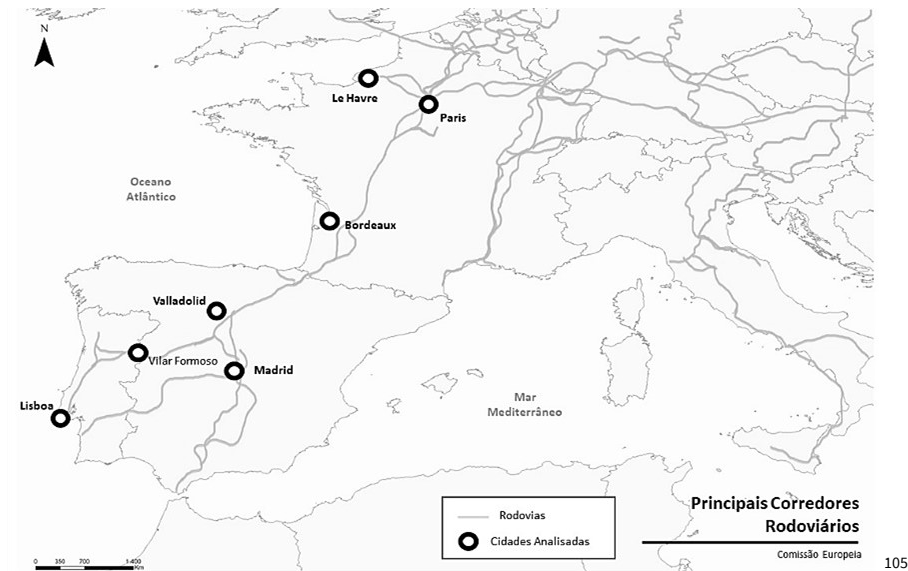
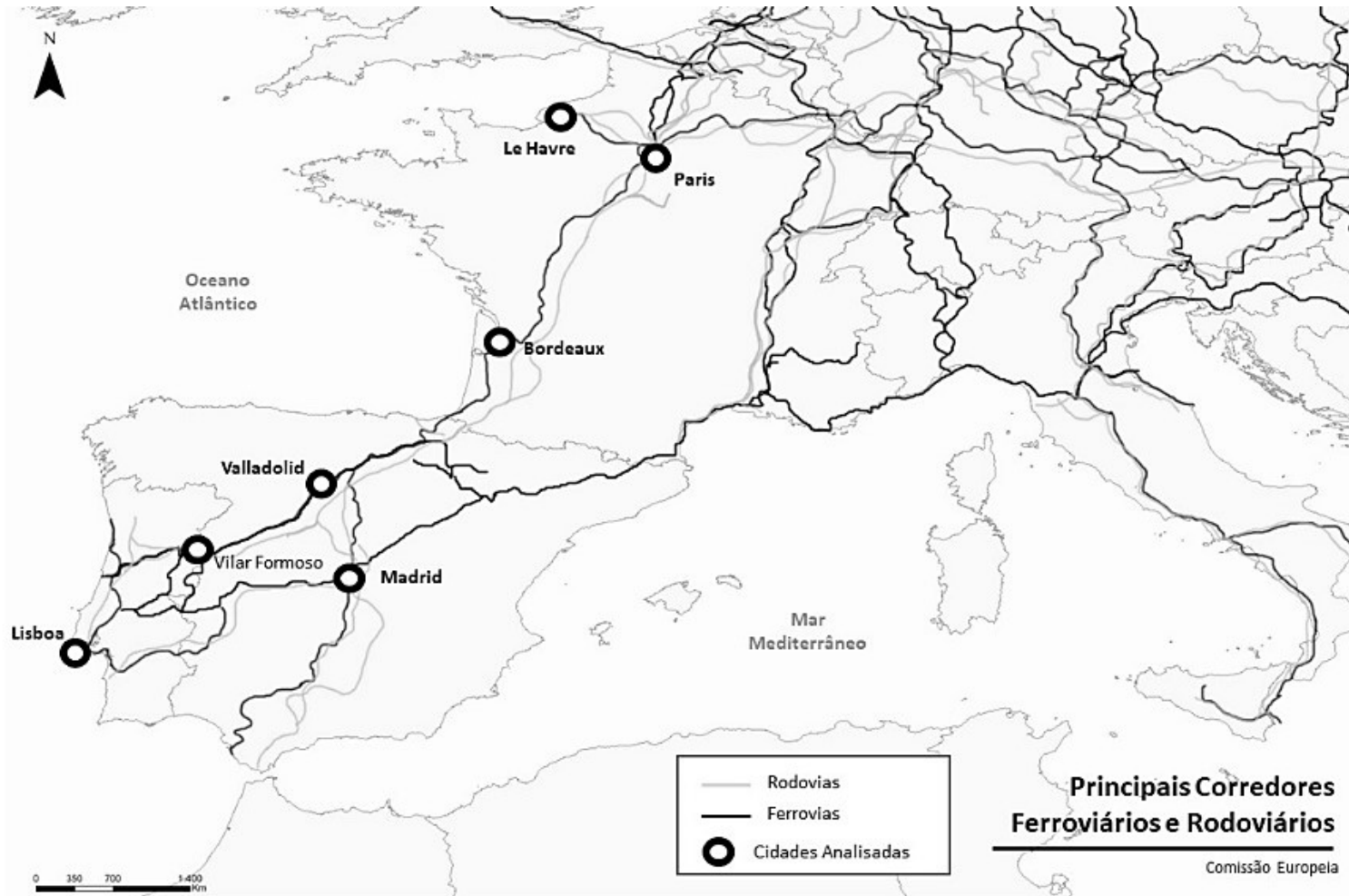


Figura 4-9 – Principais Corredores Rodoviários



¹⁰⁵ COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010. Disponível em: < <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-corridor>>

Figura 4-10 – Principais Corredores Ferroviários e Rodoviários



Sobreposição dos principais corredores (*freeways*) rodoviárias e ferroviárias do contexto europeu (União Europeia). Destaque para as cidades analisadas.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹⁰⁶

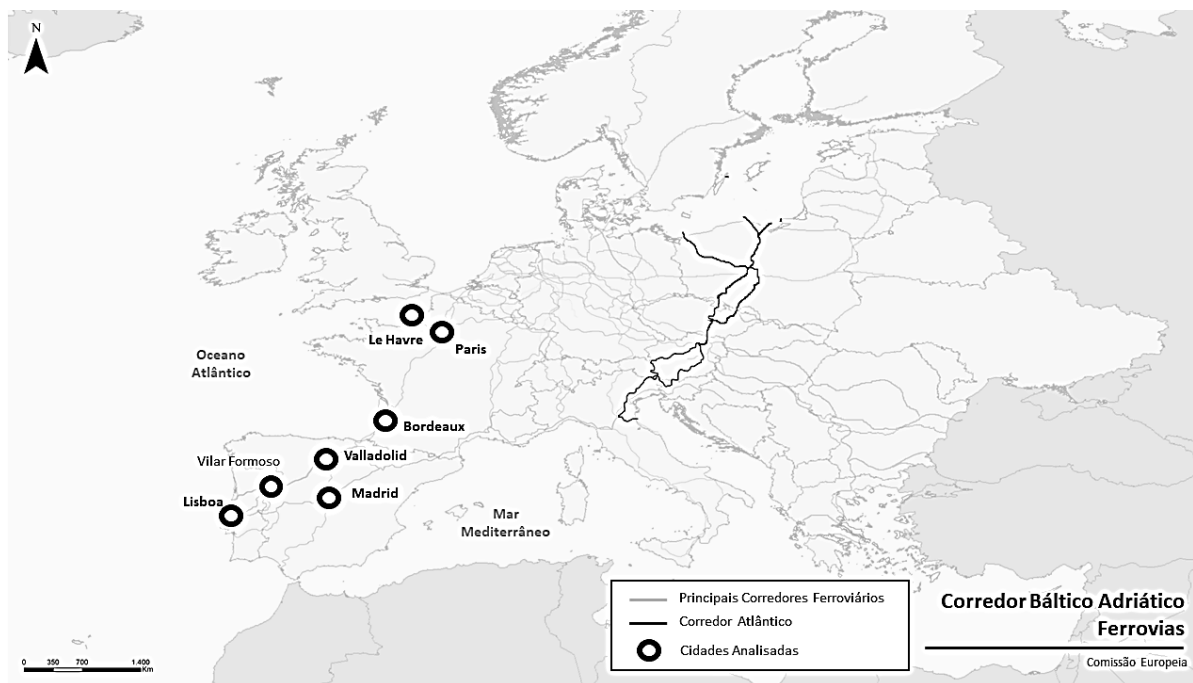
¹⁰⁶ <https://ec.europa.eu/inea/connecting-europe-facility/cef-transport/projects-by-transport-corridor>

Corredor Báltico-Adriático

O corredor Báltico-Adriático percorre a Polónia, República Tcheca, Eslováquia, Áustria, Eslovênia e Itália. Em função de sua extensão e quantidade de países que intercepta, pode ser considerado um dos eixos ferroviários e rodoviários transeuropeus mais importantes, conectando os principais portos do Báltico na Polónia aos portos do Mar Adriático na Itália e na Eslovênia. Além disso, percorre as áreas industrializadas do sul da Polónia, Viena e Bratislava, região alpina oriental e norte da Itália, ligando os principais nós de transporte através das principais conexões ferroviárias, rodoviárias, marítimas e aéreas.

Em relação aos números dos modais que envolvem a estruturação do corredor, destacam-se cerca de 4.600 km de rede ferroviária e 3.600 km de rede rodoviária, além de 13 nós e aeroportos urbanos, 10 portos e 24 terminais ferroviários.

Figura 4-11 – Corredor Báltico Adriático _ Ferrovias



Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹⁰⁷

Figura 4-12 – Corredor Mediterrâneo_Ferrovias



Corredor Mediterrâneo

O corredor do Mediterrâneo é o principal eixo Leste-Oeste da rede RTE-T ao sul dos Alpes, ligando a Península Ibérica à fronteira húngara-ucraniana (fazem parte do trecho: Eslováquia, Hungria, Croácia, Itália, França e Espanha). O traçado dos modais, seguem as costas mediterrâneas da Espanha e da França, atravessa os Alpes em direção ao leste europeu através do norte da Itália, deixando a costa do Adriático na Eslovênia e na Croácia em direção à Hungria. Este corredor concentra de cerca de 3.000 km e corresponde ao corredor ferroviário de mercadorias do Mediterrâneo.

Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹⁰⁸

Figura 4-13 – Corredor Mar do Norte – Mediterrâneo _ Ferrovias

Corredor Mar do Norte – Mediterrâneo:

Localizado na parte norte da Europa e está conectando com Finlândia, Estônia, Letônia, Lituânia, Polônia, Alemanha, Holanda e Bélgica. O corredor une a região do Mar Báltico aos países baixos e aos principais portos da região do mar do Norte. O objetivo do Corredor é conectar alguns dos portos mais importantes da Europa, tanto por via marítima, quanto pelos demais modais disponíveis, garantindo ligações multimodais. Ele liga as porções leste e o oeste da Europa, com cerca de 5.000 km de ferrovias, 4.000 km de estradas e 2.000 km de vias navegáveis interiores.



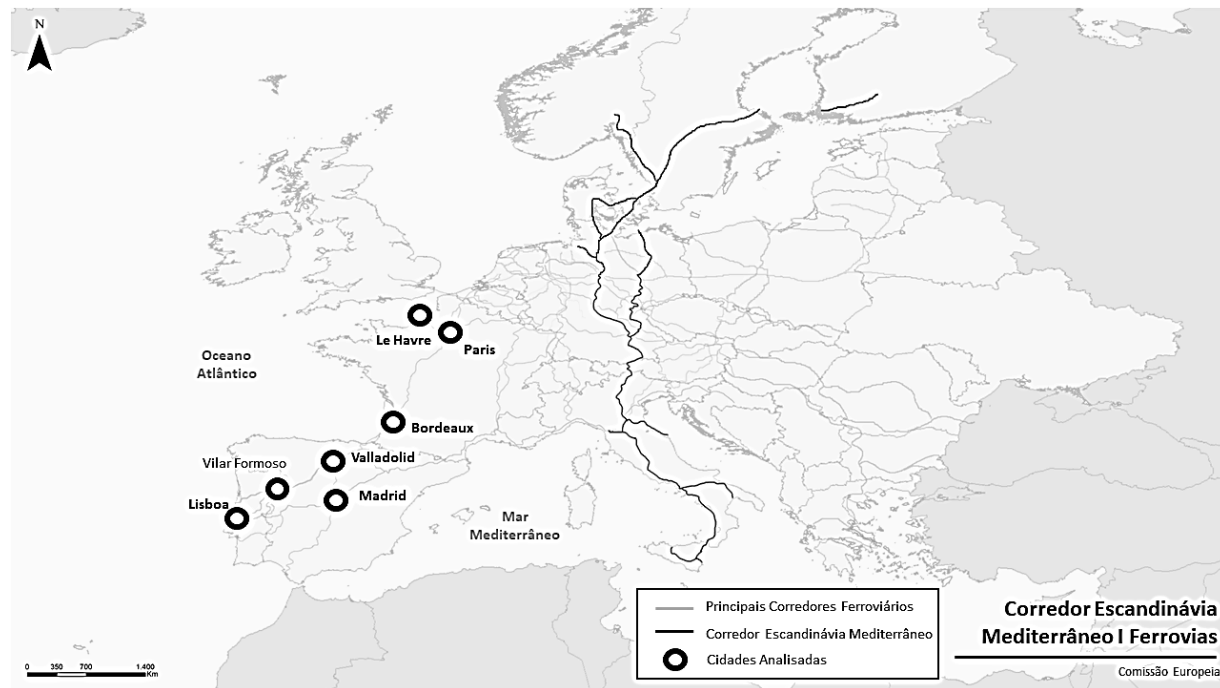
Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹⁰⁹

Figura 4-14 – Corredor Escandinávia – Mediterrâneo _ Ferrovias

Corredor Escandinávia – Mediterrâneo

Caracterizado com um eixo norte-sul crucial para a economia europeia, uma vez que as regiões que interceptam suas rotas geram cerca de 20% do PIB da União Europeia. Fazem parte do eixo: Finlândia, Suíça, Dinamarca, Alemanha, Áustria e Itália. É o maior corredor em termos de comprimento da rede principal. Da fronteira com a Rússia na Finlândia, o Corredor atravessa os principais centros urbanos da Escandinávia (Oslo, Estocolmo e Copenhague), passa pela Alemanha, Áustria e Itália e se estende, através do Mar Mediterrâneo, até Malta. O comprimento do corredor é responsável por 9.277 km de trilhos e 6.279 km de trechos de estradas. Inclui 25 portas principais, 19 aeroportos principais, 45 terminais intermodais principais e 19 nós urbanos principais



Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹¹⁰

Figura 4-15 – Corredor Mar do Norte _ Ferrovias



Corredor Mar do Norte-

O corredor Mar do Norte-Mediterrâneo é um corredor multimodal que se estende de Glasgow, Edimburgo, Belfast, Cork, Paris, Lille, Marselha, Luxemburgo, Bélgica e Amsterdam. Abrangendo seis países: Bélgica, Irlanda, França, Luxemburgo, Países Baixos e Reino Unido, além de levar às fronteiras da Suíça e da Alemanha em Basileia. Vale destacar que várias seções do corredor são compartilhadas com os corredores Reno-Alpino, Mar do Norte-Báltico, Atlântico e Mediterrâneo. O corredor inclui 6723 km de vias férreas, 3765 km de vias navegáveis, 4210 km de estradas, 21 portos marítimos centrais e 25 portos interiores centrais.

Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹¹¹

Corredor Reno-Alpino

Situado na região com o maior adensamento populacional e desenvolvimento econômico da Europa (a região da “Blue Banana” / Dorsal Europeia), inclui os principais centros econômicos da EU, como Bruxelas e Antuérpia, na Bélgica, a região de Randstad, na Holanda, as regiões alemã de Reno-Ruhr e Reno-Neckar, as regiões de Basileia e Zurique, na Suíça, e as regiões de Milão e Gênova, no norte da Itália.

Este corredor multimodal constitui uma das rotas de carga mais movimentadas da Europa, compreendendo rotas entre Noruega, Alemanha, Bélgica, Suíça e Itália, conectando os principais portos do Mar do Norte de Roterdã e Antuérpia à bacia do Mediterrâneo em Gênova, além de fornecer conexões para vários eixos no sentido Leste-Oeste.

Figura 4-16 – Corredor Reno Alpino _ Ferrovias



Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹¹²

Figura 4-17 – Corredor Oriente Médio - Leste _ Ferrovias

Corredor Oriente – Médio Leste

Conecta a Europa central aos mares do Norte, Báltico, Negro e Mediterrâneo, permitindo a otimização do uso dos portos em questão, incluindo as rotas marítimas. Entre as estratégias para o corredor são previstos o desenvolvimento de portos importantes como principais plataformas logísticas multimodais, assim como a melhoria das conexões multimodais dos principais centros econômicos da Europa Central, usando rios como o Elba. Conformado pelos países: Alemanha, República Tcheca, Eslováquia, Áustria, Hungria, Romênia, Bulgária, Grécia e Chipre. Vale destacar que vários segmentos do corredor coincidem com outros corredores da rede principal, especialmente com o corredor Reno-Danúbio.



Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹¹³

Corredor Reno Danúbio:

Representa o grande elo de transportes entre a Europa Central e o Sudeste da Europa, abrangendo territórios desde a região de Estrasburgo e o sudoeste da Alemanha até os portos romenos do Mar Negro, fronteira entre a Eslováquia e a Ucrânia. Fazem parte do corredor: Sérvia, Bósnia e Herzegovina, Herzegovina, Moldávia e Ucrânia, França, Alemanha e Áustria, República Checa, Eslováquia, Hungria, Croácia, Bulgária e Roménia.

Vários segmentos centrais do Corredor Reno-Danúbio são compartilhados com outros corredores europeus, com o Corredor Médio Oriente por exemplo. O corredor inclui cerca de 5.800 km de rede ferroviária, 4.500 km de estradas e 3.900 km de vias navegáveis.

Figura 4-18 – Corredor Reno Danúbio _ Ferrovias



Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹¹⁴

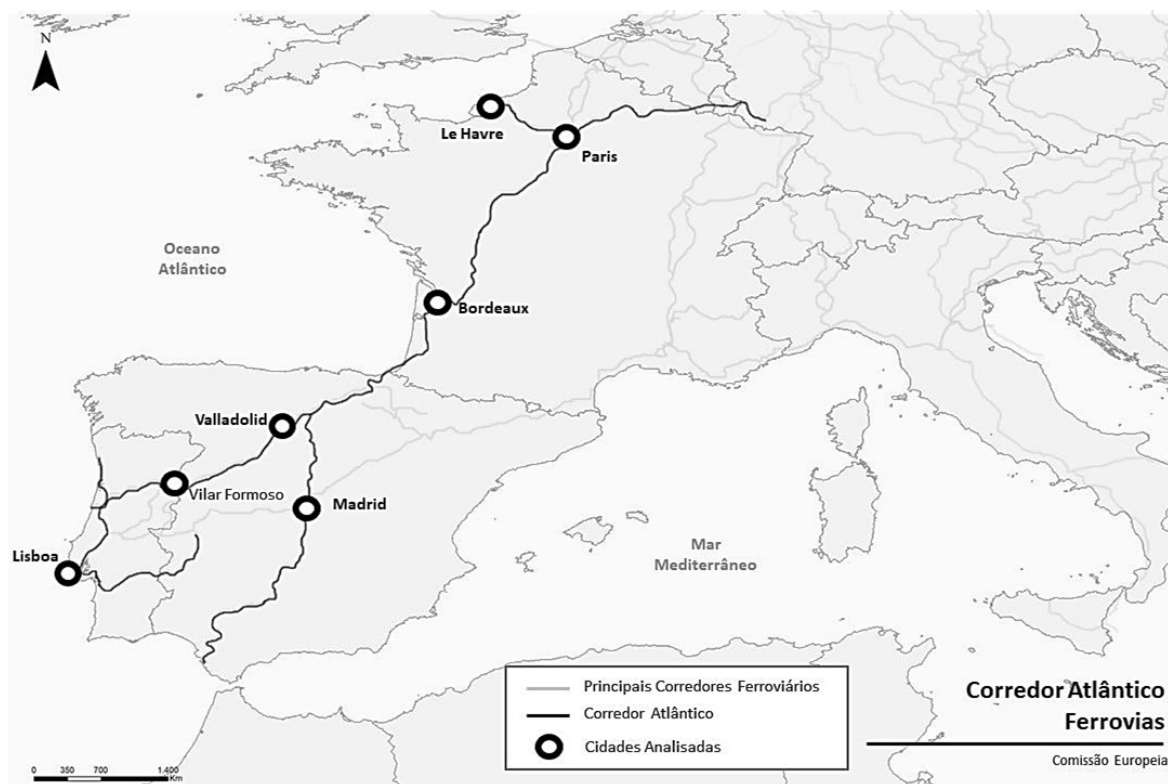
Corredor Atlântico:

O Corredor Atlântico conecta as regiões do sudoeste da Europa ao centro da União Europeia (Inglaterra, Alemanha, França, Portugal e Espanha), ligando a Península Ibérica aos portos de Algeciras, Sines, Lisboa, Leixões e Bilbao, porção oeste da França a Paris e Normandia e mais a leste a Estrasburgo e Mannerheim. Entre suas ações estratégicas, o corredor fornece conexões terrestres e marítimas, que contribuem para 12% do Produto Interno Bruto da UE.

Em sua extensão, o corredor é responsável por mais de 7800 km de rede ferroviária e, 4400 km de seções de estradas. Inclui 8 portos, 7 aeroportos e 10 terminais ferroviários principais. Em relação às centralidades urbanas, totalizam 7 nós urbanos de importância estratégica.

Além disso, existem cinco ramos principais da rede que fornecem conectividade entre o corredor e as costas do Atlântico (Nantes – Saint Nazaire e Noroeste da Espanha – Gijón / A Coruña), Inner Portugal (Douro), o Oceano Atlântico com rotas mundiais (Canárias Ilhas) e complementa a rede de vias navegáveis interiores (filial do Sena, ao sul de Paris).

Figura 4-19 – Corredor Atlântico _ Ferrovias



Destaque para as cidades analisadas, e a influência de parte do trajeto do Corredor.

Fonte: COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS, 2010¹¹⁵

4.5.1 Corredor Atlântico

Entre as áreas de ação previstas até o cenário de 2030, três ações são priorizadas em meio às estratégias de desenvolvimento e maior articulação do Corredor Atlântico. Em primeiro lugar, a implantação da interoperabilidade no setor ferroviário (buscando reduzir os impactos entre as diferenças técnicas dos trechos em operação dentro dos próprios países e em meio às conexões internacionais); em segundo lugar, o aprimoramento da multimodalidade, necessária para reequilibrar a divisão modal do corredor, finalizando as previsões; em terceiro lugar as ações buscam explorar a dimensão externa do corredor, que, graças à sua localização geográfica ao longo das rotas marítimas mundiais pode melhorar a cadeia logística da União Europeia no contexto global¹¹⁶.

De um modo em geral, são previstos investimentos e ações para boa parte dos modais que articulam as localidades de influência do corredor, com exceção para a articulação aérea. Os maiores destaques devem ser feitos aos investimentos em meio ao transporte ferroviário, seguido de investimentos em rodovias, ações envolvendo multimodais e a navegação marítima.

Destaque deve ser dado ao contexto da navegação fluvial implantada na França, em relação a isso, os investimentos em vias navegáveis, as ações buscam melhorar a multimodalidade do transporte. Merece destaque a seção: Le Havre-Paris (articulada pelo Rio Sena, mais ao norte de Paris) e a ligação ao canal Seine-Escaut (comum ao Corredor Mediterrâneo do Mar do Norte). Essas ações buscam melhorias ao desenvolvimento do baixo Sena, em relação à sua capacidade técnica e tecnológica, e incluindo a abertura de dois novos portos no baixo Sena, servindo o

principal nó urbano de Paris com o objetivo de aprimorar a multimodalidade (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 5).

O Corredor Atlântico apresenta como destaque sua excepcional dimensão marítima. Vários portos marítimos centrais do Corredor Atlântico estão utilizando a contribuição do CEF para apoiar diferentes investimentos. O acesso por via marítima está sendo fortalecido nos portos Franceses de Rouen (dragagem e melhoria das operações de segurança) e Bordeaux, ou melhorias estão sendo preparadas em Le Havre (estudos para o acesso fluvial ao porto 2000). Além disso, a capacidade portuária está se expandindo no porto Espanhol de Bilbao, no lado do mar, e em Portugal, no porto de Leixões, ações são previstas para melhoria na plataforma logística (EUROPEAN COMMISSION 2018: 7).

A Multimodalidade dos Transportes em meio ao cenário 2030, aborda entre as prioridades a exploração da dimensão externa do Corredor, sendo composta por 12 ações que juntas receberão 61,3 milhões de euros.

Em relação as centralidades urbanas estratégicas do Corredor Atlântico, Paris e Madri, estão implementando ações multimodais financiadas pelo CEF. Em Paris, duas ações da CEF estão apoiando os estudos de linhas ferroviárias rápidas, com o intuito de servir toda a região metropolitana e suas respectivas interconexões com os principais aeroportos, com o objetivo de melhorar a conectividade, reduzir o tempo de viagem e liberar o congestionamento (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 7).

Em Madrid, o CEF apoia os estudos e implantação piloto de sistemas e serviços de informação multimodal para melhorar o transporte público e aumentar a utilização da capacidade existente (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 7).

¹¹⁶ Ainda nessa esfera, dois tópicos adicionais mereceram um foco especial: aumentar a sustentabilidade ambiental dos modos de transporte (principalmente disponibilizando combustíveis alternativos ao longo do corredor; além disso, as ações buscam alavancar os

investimentos privados, uma vez que as fontes públicas não são suficientes para a quantidade de investimento necessários para a conclusão das obras do corredor.

Em meio a Península Ibérica, os projetos no horizonte de 2030, buscam o desenvolvimento de duas plataformas logísticas (envolvendo terminais ferroviário, rodoviário e portuário), assegurando suas conexões com as redes ferroviária e rodoviária. Em sobreposição aos terminais, merece destaque outras duas ações que articulam o desenvolvimento de auto-estradas rolantes entre a França e a Espanha em meio as linhas ferroviárias existentes¹¹⁷. Na Espanha também são previstos estudos técnicos das limitações de bitola e outros elementos ao longo das seções Valencia-Madrid, Madrid-Badajoz e estudos de projeto serão realizados na seção Astigarraga-Irun para a adaptação aos requisitos técnicos do terminal ferroviário em Victoria/Jundiz. Na França, também serão realizados estudos de bitola e outros requisitos técnicos em todas as seções do corredor entre Paris e o ponto de fronteira até Irun (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 8).

Em relação ao modal ferroviário, as ações do Corredor Atlântico buscam a consolidação da interoperabilidade da malha, tendo como objetivos principais a conclusão das ligações ausentes, a conformidade com os requisitos da RTE-T¹¹⁸, totalizando 26 ações e um montante de 1,3 bilhão de euros em financiamentos. Entre os trechos que o relatório da Comissão Europeia ressalta como necessidade de finalização das obras, destaca-se o trecho Português entre Évora e Caia na seção Évora-Merida (entre Espanha e Portugal).

Ainda em Portugal, o *Connecting Europe Facility* - CEF está cofinanciando estudos e trabalhos na seção transfronteiriça Aveiro – Salamanca, onde os estudos de viabilidade buscam a melhoria da linha "Beira Alta". Na seção sul, estudos sobre a seção Sines-Elvas também estão em andamento. Uma vez implementada, essa ação melhorará a interoperabilidade, removendo um gargalo importante.

¹¹⁷ De acordo com o documento da Comissão Europeia, o trajeto semelhante à autoestrada rolante desenvolvida ao longo do corredor mediterrâneo.

¹¹⁸ implantação da bitola UIC na Península Ibérica, eletrificação do rede ferroviária, conformidade com os requisitos de carga por eixo, velocidade da

Na Espanha, a intervenção do CEF concentra-se nas seções transfronteiriças de Aveiro-Salamanca, Victoria-Dax e no principal núcleo urbano de Madrid. Também estão em curso, estudos e obras para a eletrificação da linha ferroviária convencional Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro, na seção fronteira pré-identificada de Aveiro-Salamanca.

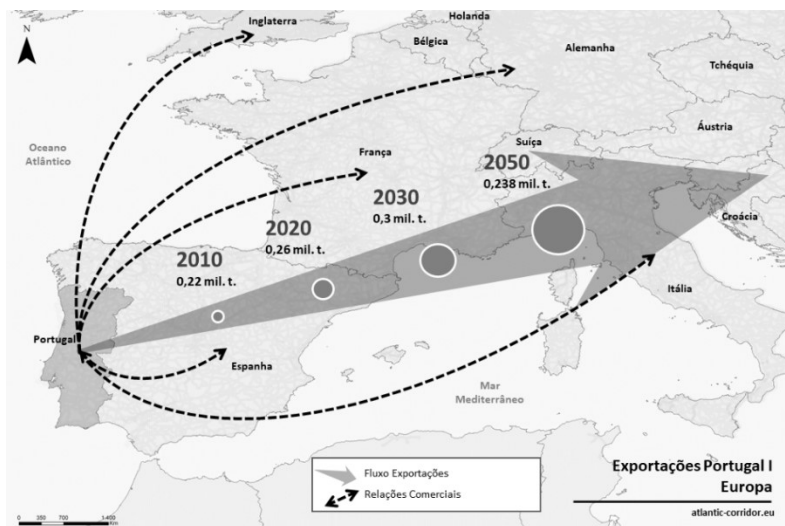
Fechando as ações nos países membros do Corredor Atlântico, na França, os investimentos são pautados por 5 ações, com o intuito de se aprimorarem a capacidade das linhas existentes, entre elas, os trechos entre: Dax e Bordeaux, estudos preparatórios para a nova linha de alta velocidade e estudos e trabalhos no nó de Bordeaux. Essas ações permitem aumentar a capacidade das linhas existentes. Também são previstos esforços na modernização da linha ferroviária Serqueux-Gisors. De acordo com o relatório, a conclusão bem-sucedida fornecerá uma rota ferroviária alternativa para o frete do porto principal de Le Havre, reduzindo o congestionamento na linha ferroviária existente através de Rouen em direção a Paris (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 8).

Em relação às rodovias, as ações propostas para implementação do Corredor Atlântico buscam a redução dos impactos ambientais dos modais de transporte. No total, o modal rodoviário reúne 21 ações envolvendo obras de infraestrutura e 20 ações relacionadas à promoção de um transporte rodoviário mais seguro, mais eficiente e ecológico. De um modo em geral, o relatório da Comissão Europeia destaca que o transporte rodoviário em meio ao Corredor Atlântico é altamente desenvolvido, com exceção do trecho transfronteiriço entre Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro - entre Portugal e Espanha (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 12).

linha e comprimento do trem e implantação do “European Rail Traffic Management System” ERTMS

Os maiores investimentos foram previstos para as intervenções e estudos realizados em Portugal, seguidos da Espanha e França, sendo de um modo em geral, mais concentradas em torno das intervenções ferroviárias. Os gráficos também destacam os trechos que concentram os maiores investimentos, tendo o destaque para: a conexão ferroviária Bergara-San Sebastián-Bayonne; seguido pela também conexão ferroviária entre Aveiro - Salamanca - Medina Del Campo. Ainda em meio as investidas do modal ferroviário, o destaque de investimentos na sequência é representado pelas ações de implementação do trecho de alta velocidade entre Sines/Lisboa-Madrid. Em meio ao território francês, também merecem destaque as ações envolvendo os modais entre as cidades de Le Havre e Paris. Interessante também destacar que as previsões de investimentos esperam alcançar em 2020, 66% do total de ações finalizadas (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 18).

Figura 4-20 – Exportações de Portugal _ Cenários



Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

Figura 4-21 – Exportações da Espanha _ Cenários

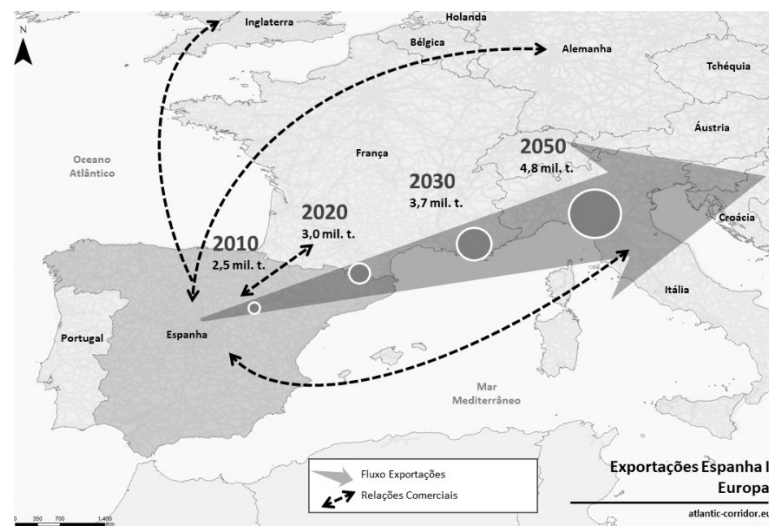


Figura 4-22 – Exportações da França _ Cenários

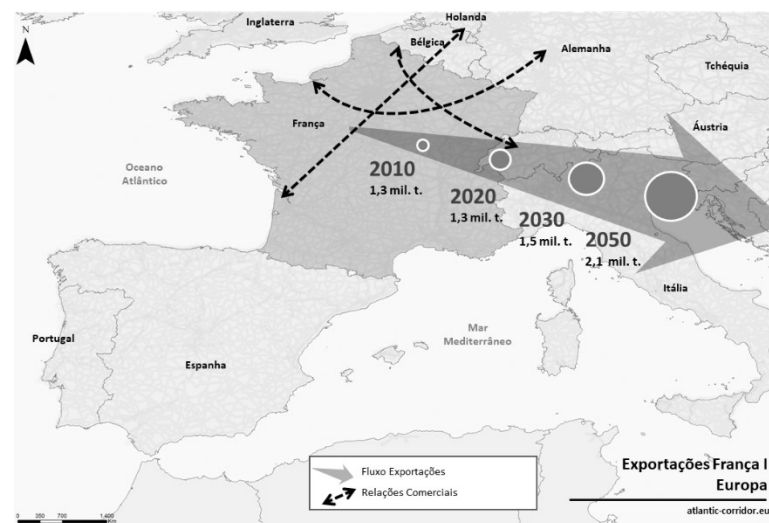


Figura 4-23 - Fluxo Trens _ Cenários 2030

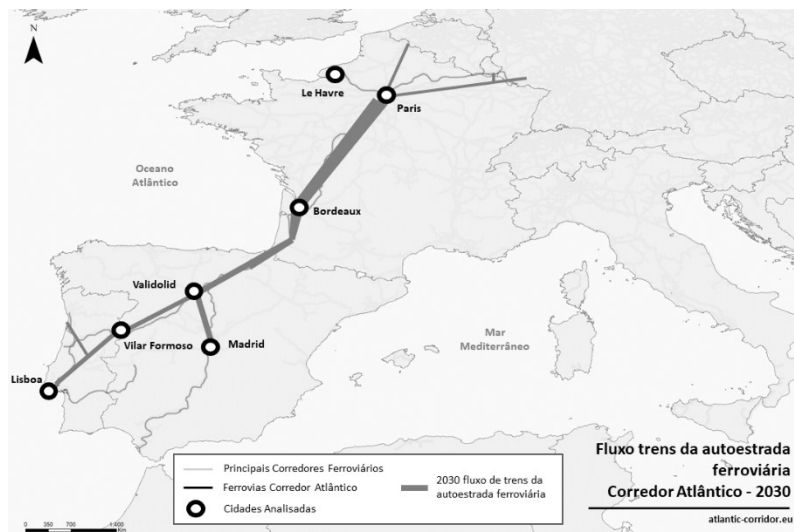


Figura 4-25 – Número anual de Trens e Conexões _ Cenário 2030

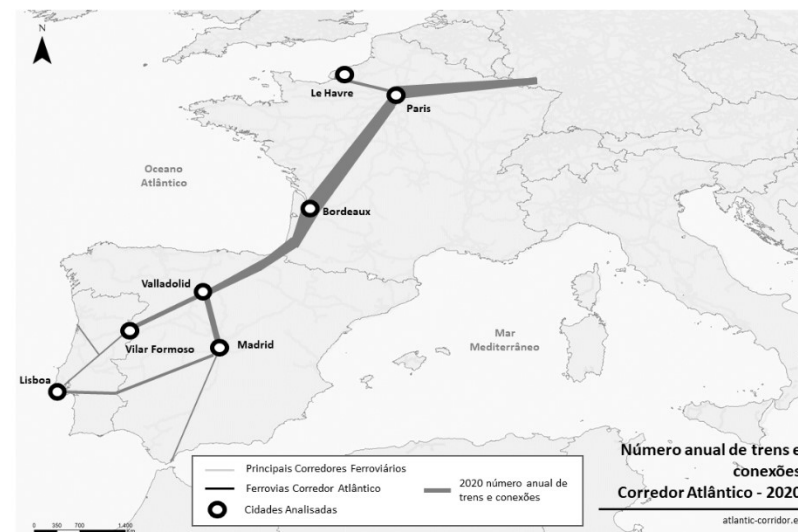
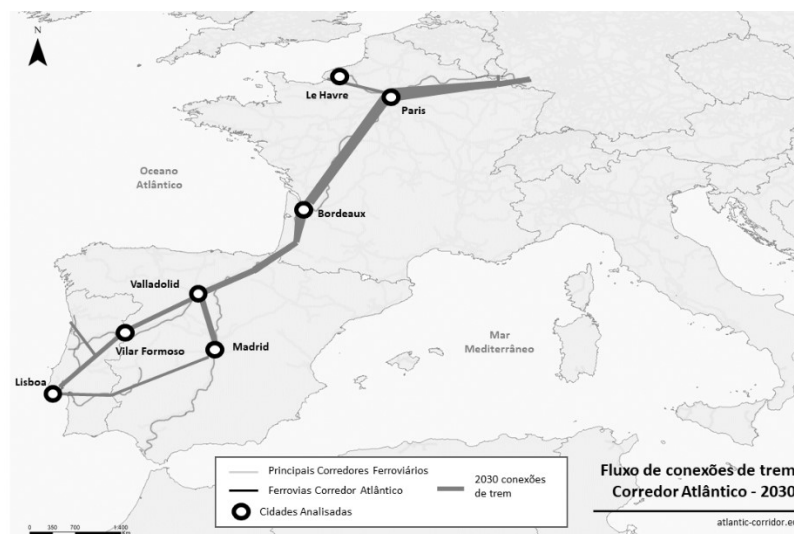


Figura 4-24 – Fluxo de Conexões de Trem _ Cenários 2030



Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

Figura 4-26 – Fluxos Corredores Rodoviários _ Oeste Rouen

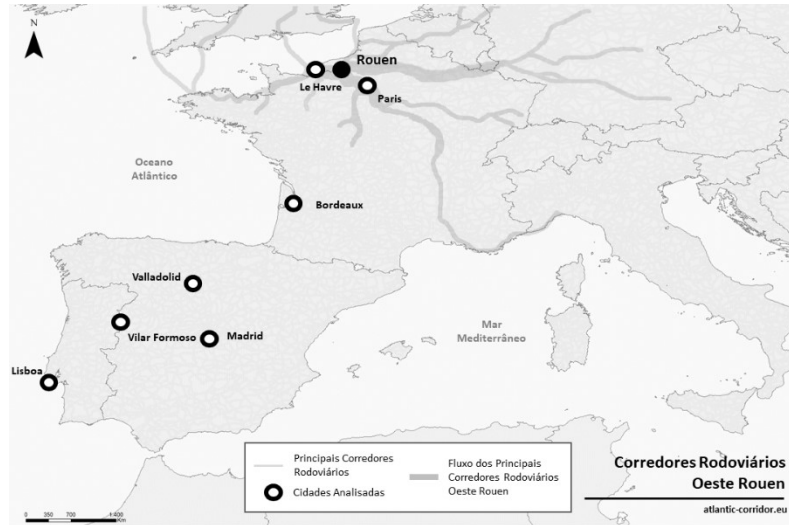


Figura 4-28 – Fluxos Corredores Rodoviários _ Sul de Tours

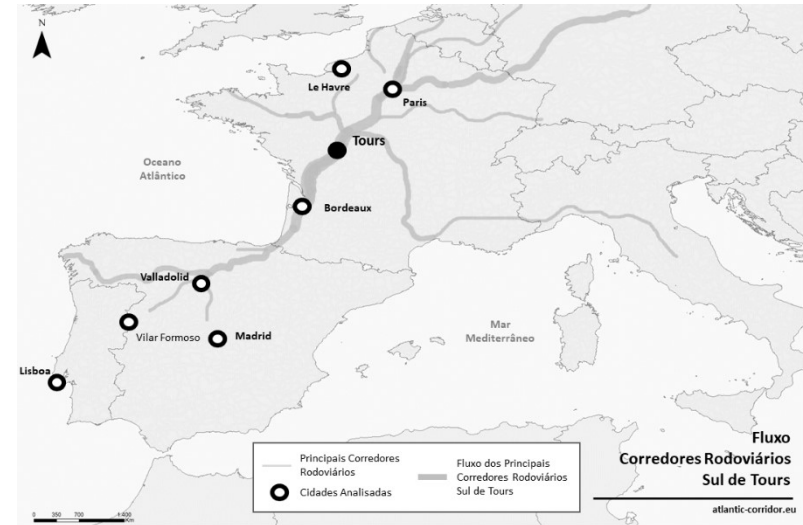
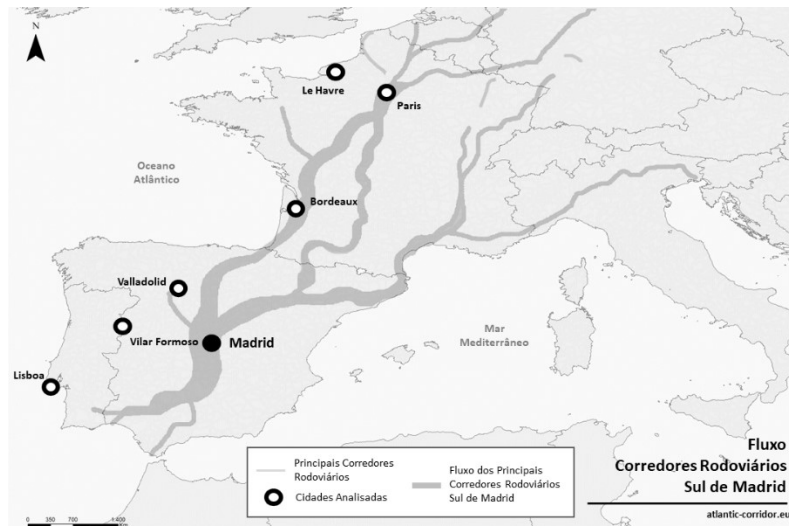
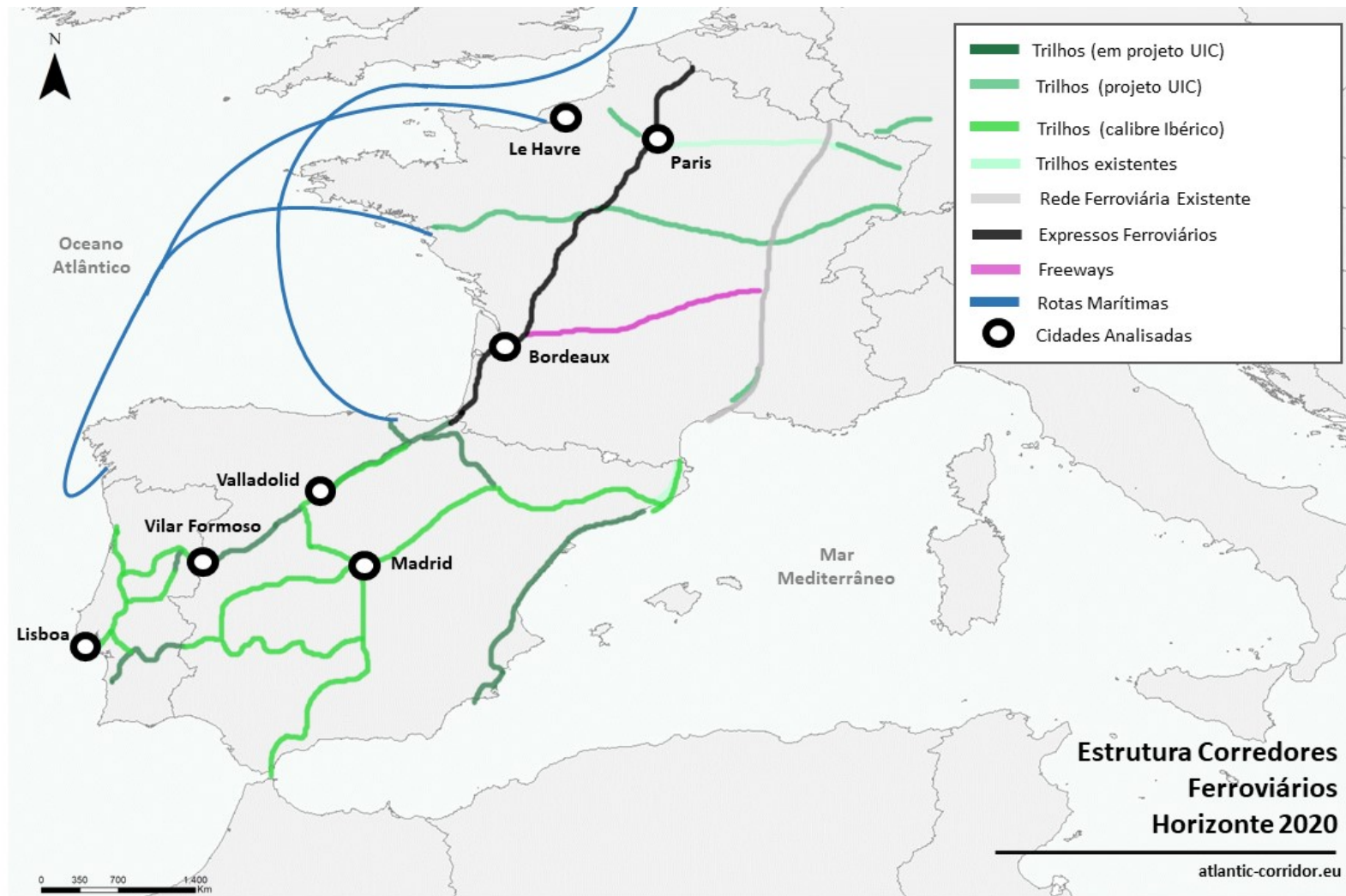


Figura 4-27 – Fluxos Corredores Rodoviários _ Sul de Madrid



Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

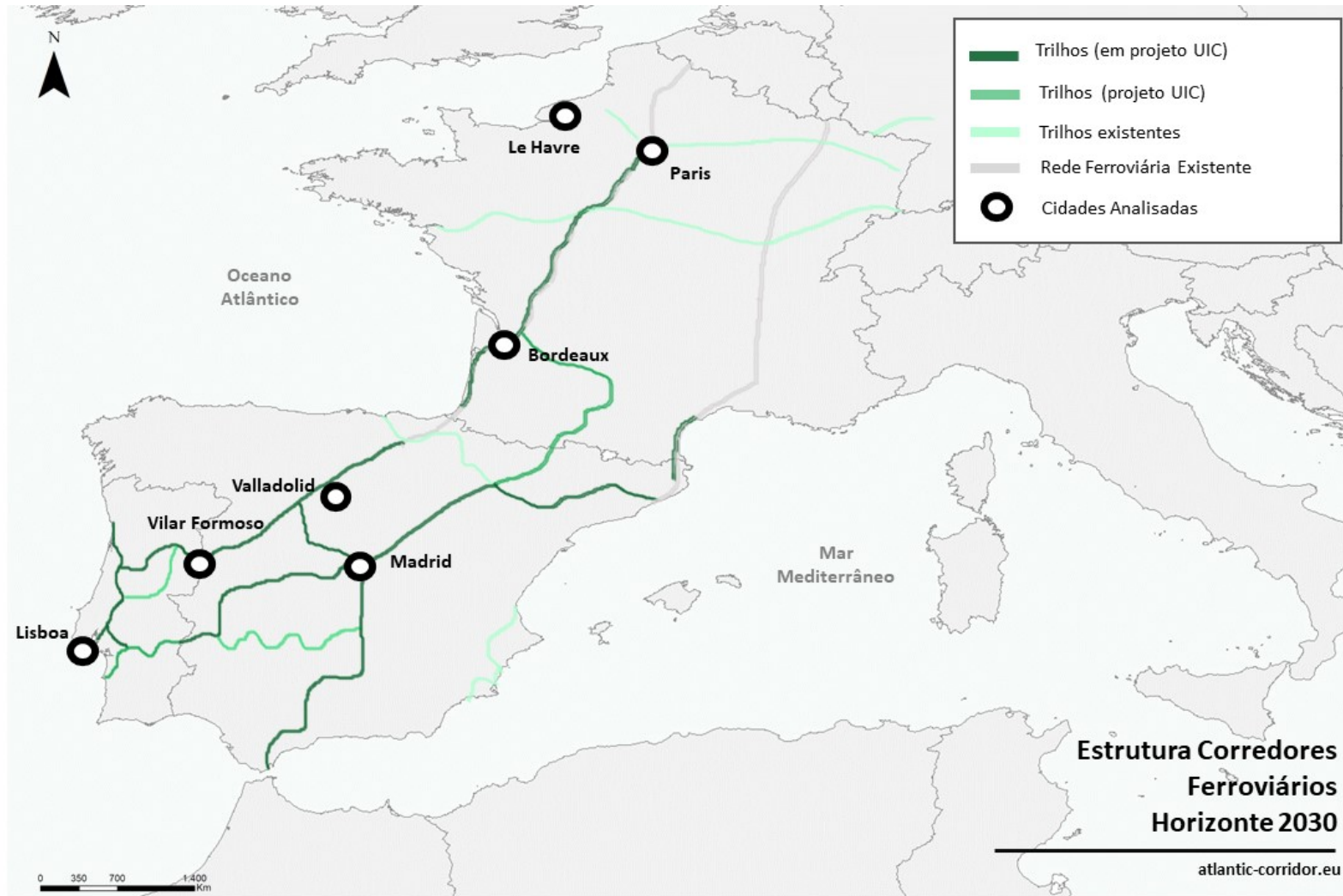
Figura 4-29 – Estrutura Corredores Ferroviários _ Horizonte 2020



Previsões de Investimentos e ações, Corredor Atlântico e demais eixos de influência.

Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

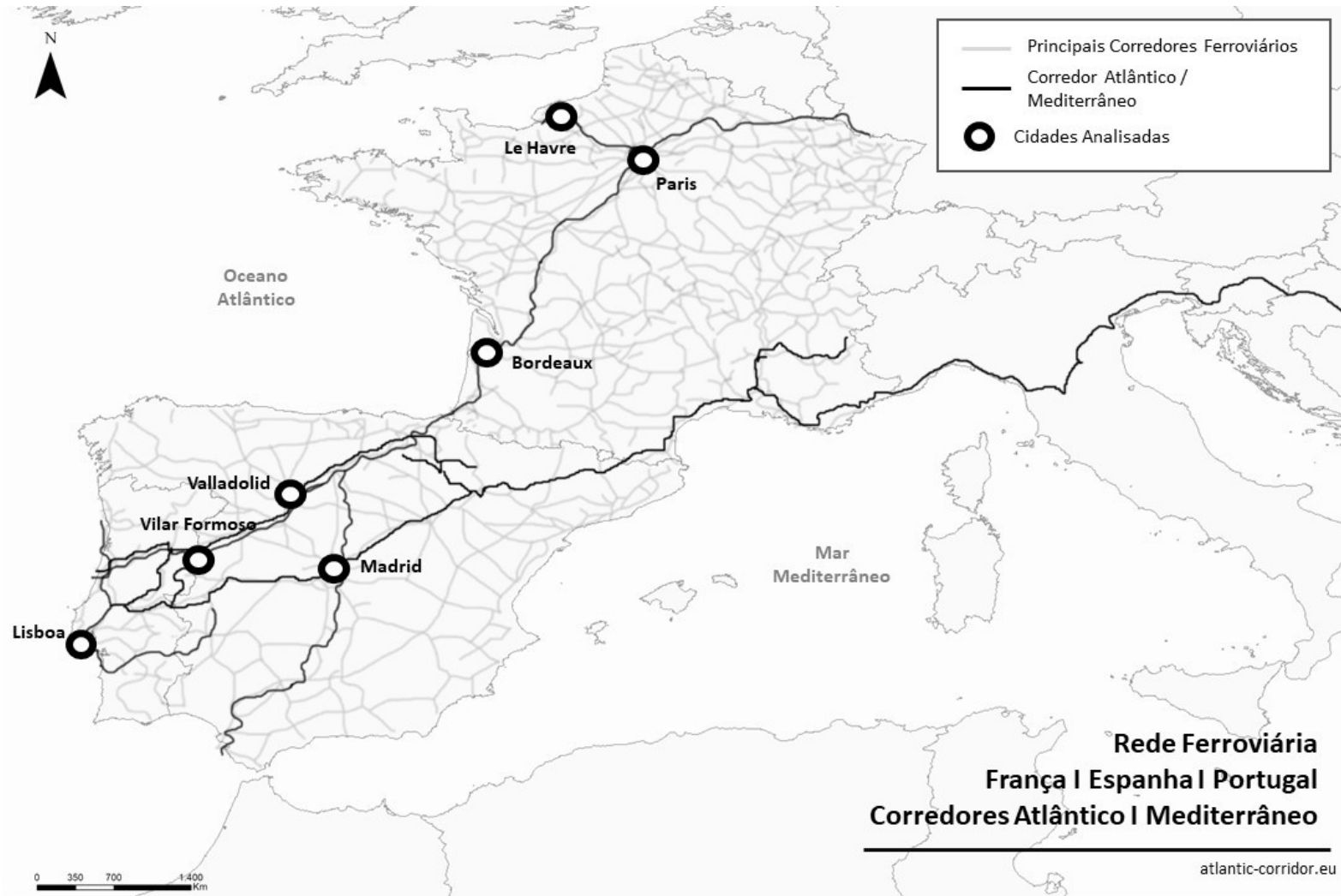
Figura 4-30 – Estrutura Corredores Ferroviários _ Horizonte 2030



Previsões de Investimentos e ações, Corredor Atlântico e demais eixos de influência.

Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

Figura 4-31 – Corredores Atlântico e Mediterrâneo



Fonte: <https://www.atlantic-corridor.eu/>

4.5.1.1. Estrutura Ferroviária Espanhola

VILLATE (1931) destaca que para explicar a insuficiência da rede ferroviária espanhola, sobretudo até o início do século XX, deve ser analisado os meios que subsidiaram sua construção. De um modo em geral, as concessões foram feitas pelo Estado, não por setores, ou regiões a serem atendidas, mas com vistas à interligação de cidades, aplicado até anos recentes. Tal conformação resulta no desenvolvimento de muitas empresas, que nem sempre possuíam a potência necessária para levar a cabo os projetos e equipamentos necessários. Além disso, tendo em vistas as condições geográficas do país, a construção das linhas sempre foi onerosa devido à natureza acidentada do país.

Para VILLATE (1931), até 1930, a importância de Madrid, do ponto de vista ferroviário não corresponde ao seu papel como capital. Ainda “isolada” no meio do planalto de Castela, a cidade demonstrava baixos índices de concentração industrial, ainda não se destacando como o principal centro ferroviário espanhol, conforme pode ser vista atualmente. Na altura da década de 1930, o tráfego de viajantes com destino para os pequenos e grandes subúrbios era ainda inexistente; não podendo ser comparado ao fluxo de outras cidades com a mesma população. Quanto ao tráfego de mercadorias, o transporte por trilhos incluía apenas os produtos necessários ao consumo local.

O fim da década de 1930 representaria ao contexto Espanhol, um momento de intensas mudanças. Tendo em vista o período marcado pela Guerra Civil Espanhola (1936-1939), SERMET (1942) destaca o fato de que de um modo em geral, as comunicações se apresentariam neste intervalo (e também em meio ao período entre guerras, tendo em vista o cenário marcado pelo fim da 2ª Guerra Mundial) como um dos problemas

de maior importância estratégica, identificados tanto ao longo dos conflitos, quanto após o seu término, em virtude de preocupações relacionadas à sua manutenção, ou necessidade de reconstrução.

Logo após o término dos conflitos, observa-se que de um modo em geral todas as empresas criadas antes ou ao longo destes períodos, tornam-se deficitárias, em decorrência da necessidade de grandiosas despesas com a reconstrução de linhas, obras de arte, estações e material rodante. Neste contexto, o Estado Espanhol, findada a Guerra Civil, buscando a reversão deste cenário, adquiri todas as companhias ferroviárias, criando assim, a *Red Nacional de Ferrocarriles Españoles* (RENFE, ou mesmo R.N).

Ao longo da década de 1940, inúmeras obras passam a revitalizar e reestruturar as obras de arte dispersas por todo o território nacional, colocando os trens de volta à circulação em todas as linhas. Em Madrid, a *Gare du Nord* foi totalmente reconstruída, em decorrência dos bombardeios sofridos ao longo dos conflitos. O novo estilo arquitetônico assumiria em meio a essa transição um estilo mais moderno.

On prétend que la guerre a donné aux Espagnols l'habitude de se déplacer. Il y aurait aussi le désir des habitants des grandes villes d'aller se ravitailler (mais ceci n'est valable que pour Madrid et surtout Barcelone). En tout cas c'est un phénomène social remarquable que l'affluence des voyageurs dans les trains espagnols : cela dépasse de très loin tout ce qu'on a pu voir en France. Dans les gares c'est une marée humaine. Dans les trains il n'y a plus de distinctions de classes : marche pieds, tampons, et même parfois les toits sont utilisés.¹¹⁹ (SERMET, 1942)

¹¹⁹ Afirma-se que a guerra deu aos espanhóis o hábito de se mover. Haveria também o desejo dos habitantes das grandes cidades de ir buscar suprimentos (mas isso só se aplica a Madrid e principalmente a Barcelona). Em qualquer caso, é um fenômeno social notável que o influxo de viajantes nos trens espanhóis: excede em muito tudo o que vimos na França. Nas

estações é uma maré humana. Nos trens, não há mais distinções de classe: degraus, amortecedores e às vezes até tetos são usados. (Tradução própria).

Superadas as dificuldades do período entre guerras, a Espanha coloca-se como um país de ferrovias. Dando continuidade ao processo de modernização, em 1946, tem início o processo de eletrificação das linhas, inicialmente marcado pelo trajeto Madrid-Ávila-Segovia. Entre 1964 e 1992 são executadas uma série de ações que culminariam com a chegada do primeiro trem de alta velocidade à Madrid. Dando continuidade a esse processo, em 2008, os trens de alta velocidade atingiram a cidade de Barcelona. Oito anos mais tarde, em 2016, novas cidades passariam a contar com o serviço, além do fato da expansão dos serviços de alta velocidade para cidades da França. Ao longo de todo esse longo processo de modernização, as ações sempre buscaram meios de renovação pensados em conjunto com as conexões ferroviárias existentes entre França e Portugal, sendo marcantes as ações em parceria com a União Europeia.

Il faut reconnaître que lorsque l'Espagne entreprend des travaux publics elle voit grand en général. Il faut reconnaître aussi une très grande continuité depuis bientôt 30 ans dans sa politique des voies de communications. Les régimes qui se sont succédé ont été de grands remueurs de terre et l'Espagne entière est un vaste chantier. Or, l'Espagne croit toujours aux chemins de fer et, malgré la concurrence de la route, ceux-ci resteront très longtemps un facteur décisif du développement de son économie.¹²⁰ (SERMET, 1951)

Nesse sentido, em 2012, a Comissão Europeia lançou em suas publicações as metas a serem atingidas em meio a otimização da mobilidade dos países do contexto do bloco europeu. Em relação ao modal ferroviário, a participação histórica de mercado da RENFE caiu para cerca de 83% em 2015, tendo em vista o mercado de frete de mercadorias. Entretanto, para o mesmo período, observa-se que em

relação ao transporte de passageiros, o índice de desempenho da RENFE, permaneceu em meio ao índice de abrangência de 100% no mercado de passageiros.

A conclusão da rede ferroviária principal da RTE-T da Espanha em 2012, levantava dúvidas de sua conclusão até 2030. O tráfego ferroviário transfronteiriço de trens de carga da Espanha para França e Portugal continua sendo um gargalo para a conclusão dos corredores do Atlântico e do Mediterrâneo. Os diferentes indicadores utilizados nos países vizinhos constituem uma barreira fundamental para a melhoria da conectividade ferroviária da Espanha. O aumento da cooperação entre Espanha, França e Portugal na implementação da interoperabilidade ferroviária ajudaria a superar esses obstáculos.

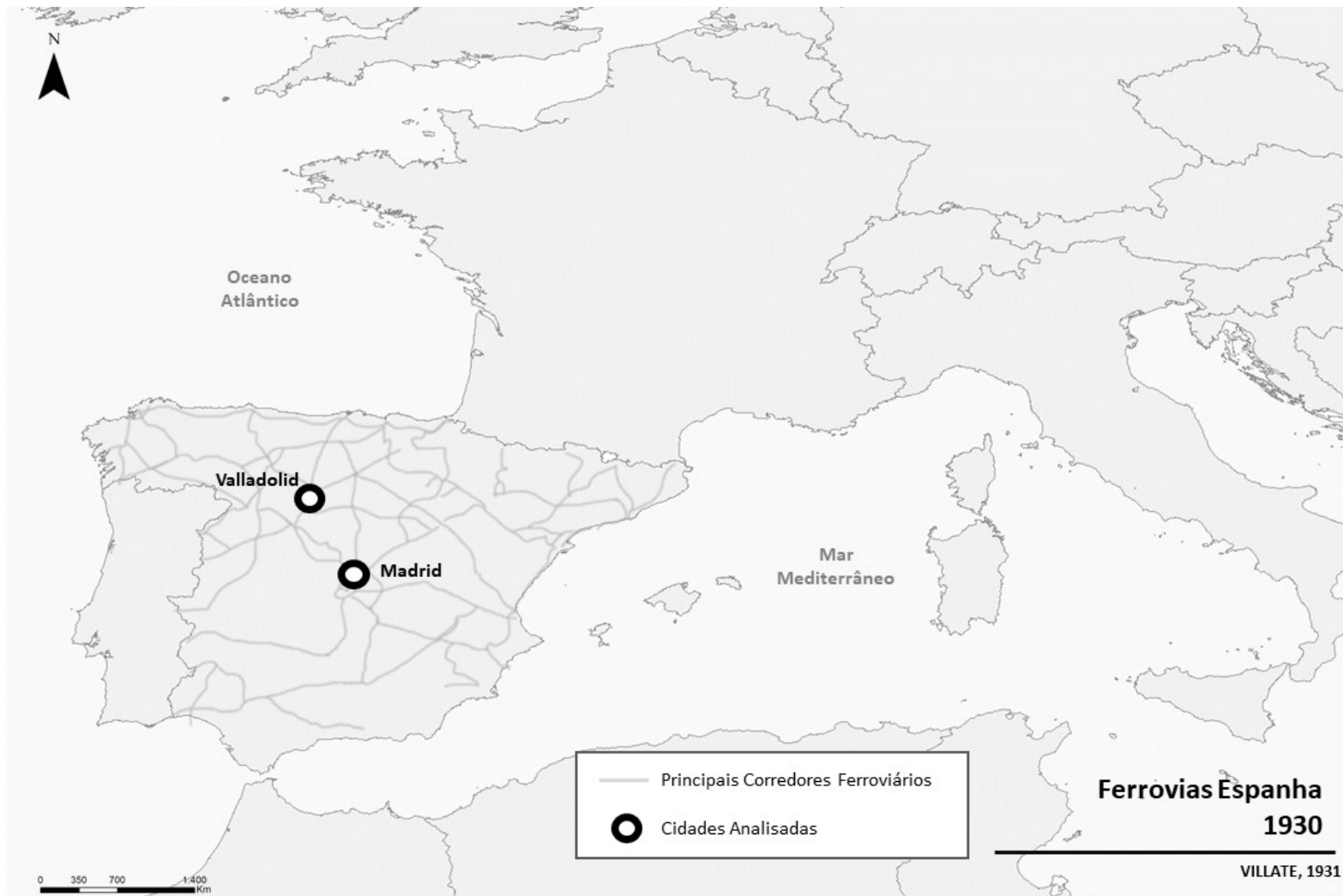
Segundo o Banco Mundial, o setor de logística na Espanha tem apresentado um desempenho um pouco pior na comparação internacional em 2016 em comparação a 2014. Isso se deve principalmente à deterioração da competência e da qualidade dos serviços de logística (transporte rodoviário, expedição e despacho aduaneiro). (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 56)

Em relação à qualidade das infraestruturas de transportes implantadas na Espanha, o gráfico a seguir demonstra a Espanha conseguiu manter sua pontuação alta até os levantamentos de 2017. Os últimos dois anos mostram uma pequena deterioração na pontuação, que também afetou a posição da Espanha no ranking. Dado que o inverso da tendência é bastante recente e não muito significativo, os fatores subjacentes ainda são indefinidos.

¹²⁰ É preciso reconhecer que, quando a Espanha empreende obras públicas, geralmente pensa grande. Devemos reconhecer também uma grande continuidade de quase 30 anos em sua política de canais de comunicação. Os regimes que se seguiram foram grandes perturbadores da terra e toda a Espanha é um vasto sítio. No entanto, a Espanha ainda

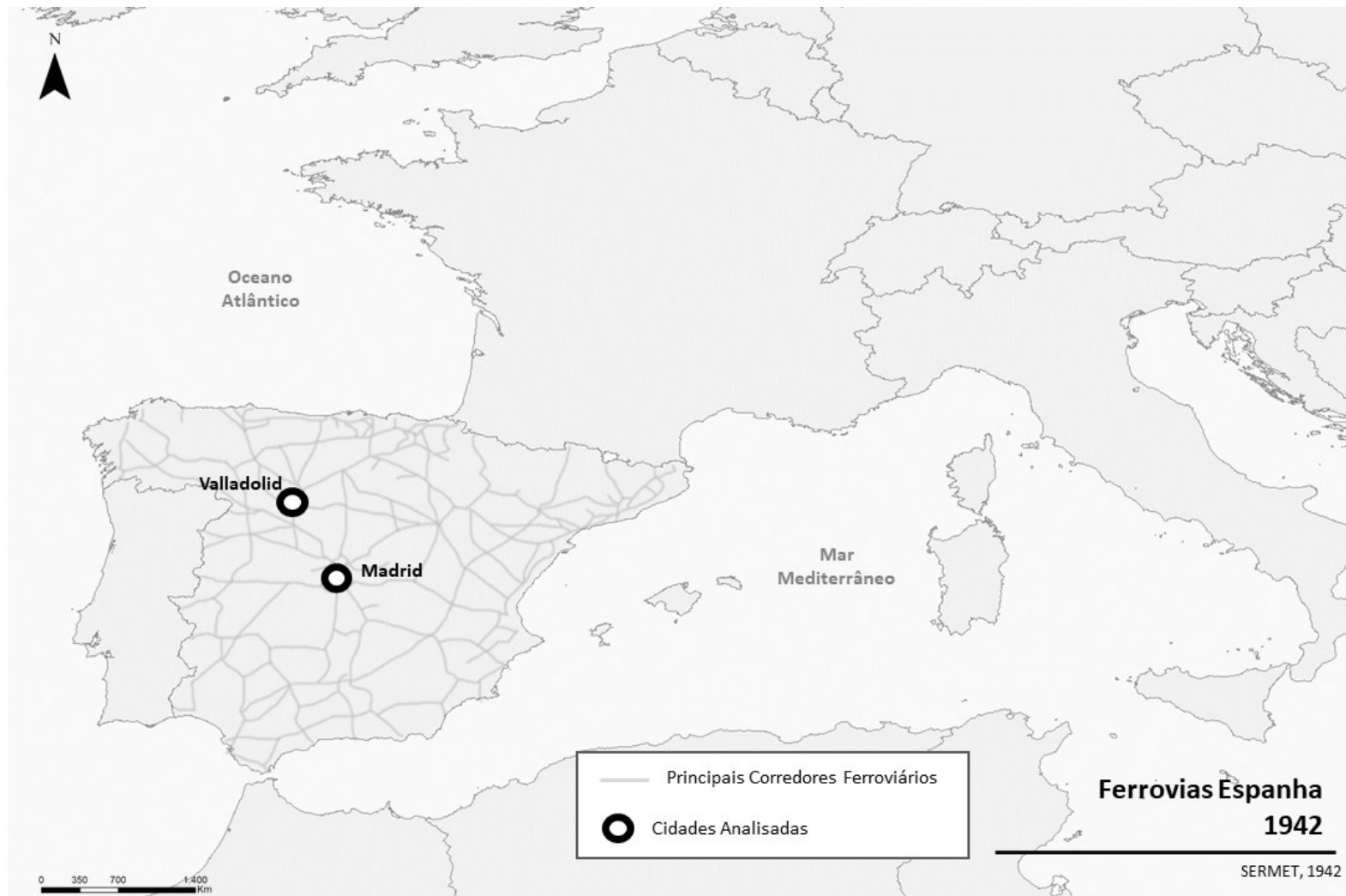
acredita nas ferrovias e, apesar da concorrência rodoviária, continuarão por muito tempo a ser um fator determinante para o desenvolvimento da sua economia. (Tradução própria).

Figura 4-32 – Estrutura Ferroviária _ Espanha 1930



Fonte: VILLATE, 1931

Figura 4-33 – Estrutura Ferroviária _ Espanha 1942



Fonte: SERMET, 1942

4.5.1.2. A Estrutura Ferroviária Francesa

De acordo com CARON (1998), o nascimento da ferrovia na França pode ser fixado no ano de 1832, ano marcado pelos primeiros testes na linha Saint Etienne-Lyon, com o emprego da locomotiva da caldeira tubular de Marc Seguin. A rede ferroviária francesa alcançou uma primeira forma de maturidade com o Segundo Império. A infraestrutura de transportes da França contemporânea anterior aos grandes projetos foi essencialmente constituída entre 1740 e 1840. Este processo de consolidação e modernização de eixos pré-determinados condicionam o desenvolvimento de uma economia de trocas e a constituição de um mercado nacional (LEPETIT, 1984).

Il été construit et exploité par des ingénieurs porteurs une culture technique dont les composantes ont constitué les paradigmes fondateurs du système. Cette culture se reflète dans l'architecture ensemble du réseau. Elle directement influencé la conception des tracés et des infrastructures et les modes exploitation. Les modèles organisation des transports routiers et de la navigation intérieure furent directement transposés dans celle des chemins de fer Le plan ensemble du réseau fut tracé par administration des Ponts et Chaussées. Il prolongea les visions du corps dans le domaine de aménagement du territoire. Il fut clairement un instrument unification du territoire national obtenue autant par le maillage de plus en plus serré du réseau que par son dessin en étoile. La hiérarchie des lignes reproduisit celle des routes et

¹²¹ Foi construída e operada por engenheiros portadores de uma cultura técnica cujos componentes constituíram os paradigmas fundadores do sistema. Essa cultura se reflete em toda a arquitetura da rede. Influenciou diretamente o desenho de rotas e infraestruturas e os métodos de operação. Os modelos de organização do transporte rodoviário e da navegação interior foram transpostos diretamente para os eixos ferroviários, tendo todo o plano da rede sido elaborado pela administração *Ponts et Chaussées*. Ele ampliou as visões do corpo no campo do planejamento do uso da terra. Foi claramente um instrumento de unificação do território nacional obtido tanto pela malha cada vez mais estreita da rede como pelo seu desenho estrela. A hierarquia das linhas reproduzia a das estradas e vias de

*des voies de navigation. La conception des infrastructures ferroviaires doit beaucoup celle des infrastructures routières et des canaux*¹²¹. (CARON, 1998)

BOURDELAIS (1986), destaca o fato de que, a partir dos resultados dos dois primeiros levantamentos homogêneos de todo o país, publicados em 1824 e 1837, LEPETIT (1984) identifica os principais traços estruturais contidos em meio ao sistema de transportes do território francês.

*Au début des années 1840 industrie française semblait en mesure de satisfaire les besoins du nouveau système de transport il agisse des superstructures métalliques des appareils mus aide de énergie vapeur locomotives ou machines fixes ou encore du matériel roulant Ces cultures techniques se sont développées dans un cadre institutionnel et scientifique en partie hérité de Ancien Régime et en partie créées au cours de Empire.*¹²² (CARON, 1998)

Criada em 1839 a Comissão ferroviária destinou-se ao estudo dos meios que permitiriam a construção de uma rede ferroviária na França, originando em 1842, um conjunto de leis responsáveis pelo desenvolvimento ferroviário nacional, estabelecendo uma associação entre o Estado e as empresas privadas dedicadas à estruturação de ferrovias, conduzido por quase um século. (KURGAN-VAN HENTENRYK GINETTE, 1975)

A importância da instalação de ferrovias para o desenvolvimento econômico e demográfico das cidades no século XIX, já fora ilustrada de

navegação. O projeto da infraestrutura ferroviária deve muito ao da infraestrutura rodoviária e de canais

¹²² No início da década de 1840, a indústria francesa parecia capaz de atender às necessidades do novo sistema de transporte, eram as superestruturas metálicas de dispositivos movidos a vapor, locomotivas ou máquinas estacionárias, ou mesmo o material circulante. Estas culturas técnicas desenvolveram-se num quadro institucional e científico em parte herdado do Antigo Regime. (Tradução própria)

diferentes maneiras nesse trabalho. Desta forma, na França, assim como em boa parte dos locais analisados, a instauração do modal ferroviário assume fundamental importância no processo de aceleração do êxodo rural e no crescimento das chamadas “*villes-gares*”, como ilustrado por PUMAIN (1982), ao citar como exemplo a cidade de *Châtelain*, enfatizado a ação decisiva das ferrovias, atuante não apenas no processo geral de urbanização desse período, mas também na formação de uma nova hierarquia urbana (GEORGE, 1968; AUPHAN, 1975).

*Le chemin de fer joue la fin de la première guerre mondiale le rôle de stimulant unique du développement et de la croissance économiques. Le tracé du réseau détermine les rythmes de croissance, provoque des sélections irrémédiables entre les villes pourvues de grandes gares de bifurcations de triages, et celles qui ne sont atteintes que par un maigre affluent ferroviaire. Certaines souffriront pendant des décennies de être touchées que par un embranchement en cul-de-sac comme Orléans et Tours. Le chemin de fer joué au XIXe siècle le rôle de facteur de discrimination urbaine*¹²³. (PUMAIN, 1982)

De um modo em geral, tem em vista o histórico de articulação entre cidades pré-existente e atuante em toda a Europa, PUMAIN (1982), destaca o fato de que « *le chemin de fer pas fait sortir du néant de nouvelles villes vocation régionale comme le souligne le sort modeste de*

toutes les bifurcations ferroviaires. Il peut aider des modifications dans les hiérarchies urbaines, mais il est douteux il en soit le principal responsable les données»¹²⁴ Para WOLKOWITSCH (1980) a rentabilidade necessária dos investimentos das empresas ferroviárias levou ao processo de consolidação das posições econômicas adquiridas ao invés de criar uma nova situação.

*D'ailleurs, l'organisation du réseau ferré échappe dès le début aux initiatives locales : le « Grand Central », qui se proposait d'exploiter le milieu du pays, est démembré au profit de la Société Paris -Orléans, en 1857. Plutôt que d'attirer des touristes, vers Nérís par exemple, le rail sert à l'acheminement d'immigrants saisonniers (environ 60 000 pour la Creuse et la Haute-Vienne, 40 000 pour le Cantal) vers Paris, (...) et devient finalement un instrument de l'exode rural. A partir de 1883, l'extension du réseau ferré, dans le cadre du plan Freycinet, répond à des nécessités économiques plus qu'électorales : il faut approvisionner les villes, élargir les marchés pour les industries. (...) Les « conceptions provinciales » d'une liaison entre l'océan et la montagne, avec possibilité de conquête d'un trafic lointain, sont contrecarrées par « les intérêts parisiens » bien plus que par les fortes rampes.*¹²⁵ (SPECKLIN, 1963)

¹²³ A ferrovia desempenhou o papel de estímulo único para o desenvolvimento urbano no final da Primeira Guerra Mundial e crescimento econômico O traçado da rede determina as taxas de crescimento provoca seleções irremediáveis entre as cidades dotadas de grandes estações com entroncamento de pátios e aquelas que só são alcançadas por um parco afluente ferroviário Alguns sofrerão por décadas para serem afetados que por uma ramificação sem saída, como Orléans e Tours. A ferrovia desempenhou no século XIX o papel de fator de discriminação urbana. (Tradução própria)

¹²⁴ a ferrovia não trouxe do nada novas cidades com vocação regional, como mostra o modesto destino de todos os entroncamentos ferroviários. Ela pode ter auxiliado no processo de modificação das hierarquias urbanas, mas é duvidoso que seja o principal responsável pelos dados. (Tradução própria)

¹²⁵ Além disso, a organização da rede ferroviária escapou desde o início às iniciativas locais: a “Grand Central”, que pretendia explorar o centro do país, foi desmembrada em benefício da Companhia Paris-Orléans em 1857. Em vez de atrair turistas, em direção a Nérís, por exemplo, a ferrovia é usada para transportar imigrantes sazonais (cerca de 60.000 para Creuse e Haute-Vienne, 40.000 para Cantal) para Paris, (...) e, finalmente, torna-se um instrumento do êxodo rural. A partir de 1883, a extensão da rede ferroviária, no âmbito do plano Freycinet, responde a necessidades mais econômicas do que eleitorais: é preciso abastecer as cidades, expandir os mercados para as indústrias. (...) As “concepções provincianas” de uma ligação entre o oceano e a montanha, com possibilidade de conquista do tráfego distante, são contrariadas por “interesses parisienses” muito mais do que por encostas íngremes.

A análise de PUMAIN (1982), destaca que o processo de difusão da ferrovia, tendeu a seguir a conformação da hierarquia urbana existente. Neste sentido, à medida que a rede crescia, a importância dos entroncamentos ferroviários aumentava¹²⁶. Ao longo do século XIX, são evidentes as interdependências entre a posição das cidades e o processo de hierarquização de seus dimensionamentos, suas respectivas modalidades de inserção na rede ferroviária e a intensidade de seu crescimento populacional.

*Liant étroitement l'expansion économique du Sud-Ouest et celle de son trafic, le «Midi» prit en charge trois actions d'envergure. Il contribua d'abord à la spécialisation de l'agriculture, à la modernisation de ses techniques de production et de ses méthodes de commercialisation. D'autre part il provoqua l'établissement d'un complexe d'industries nouvelles en développant une électrification ferroviaire étendue. Enfin son aménagement d'une infrastructure touristique intégrée diversifia l'activité du littoral et du massif pyrénéen et assura la promotion d'une image de marque plus séduisante.*¹²⁷ (BONEAU, 1990)

BOURDELAIS (1986) destaca a magnitude das diferenças entre as companhias e regiões ferroviária do território francês, perceptíveis ao passo em que se comparam os índices departamentais que medem o grau de conexão entre as regiões. De um modo em geral, a rede de

¹²⁶ Neste ponto os cruzamentos de ramais se tornaram predominantes em 1911 para cidades com entre 10 e 40.000 habitantes e que as cidades com cifras ainda maiores de população, concentravam entroncamentos ainda maiores.

¹²⁷ Ligando estreitamente a expansão econômica da porção Sudoeste da França e de seu tráfego, o “Midi” se encarregou de três grandes ações. Ele primeiro contribuiu para a especialização da agricultura, para a modernização de suas técnicas de produção e seus métodos de comercialização. Por outro lado, causou o estabelecimento de um complexo de novas indústrias, desenvolvendo extensa eletrificação ferroviária. Por último, o seu desenvolvimento de uma infraestrutura turística integrada diversificou a atividade do litoral e do maciço pirenaico e garantiu a promoção de uma imagem de marca mais atrativa.

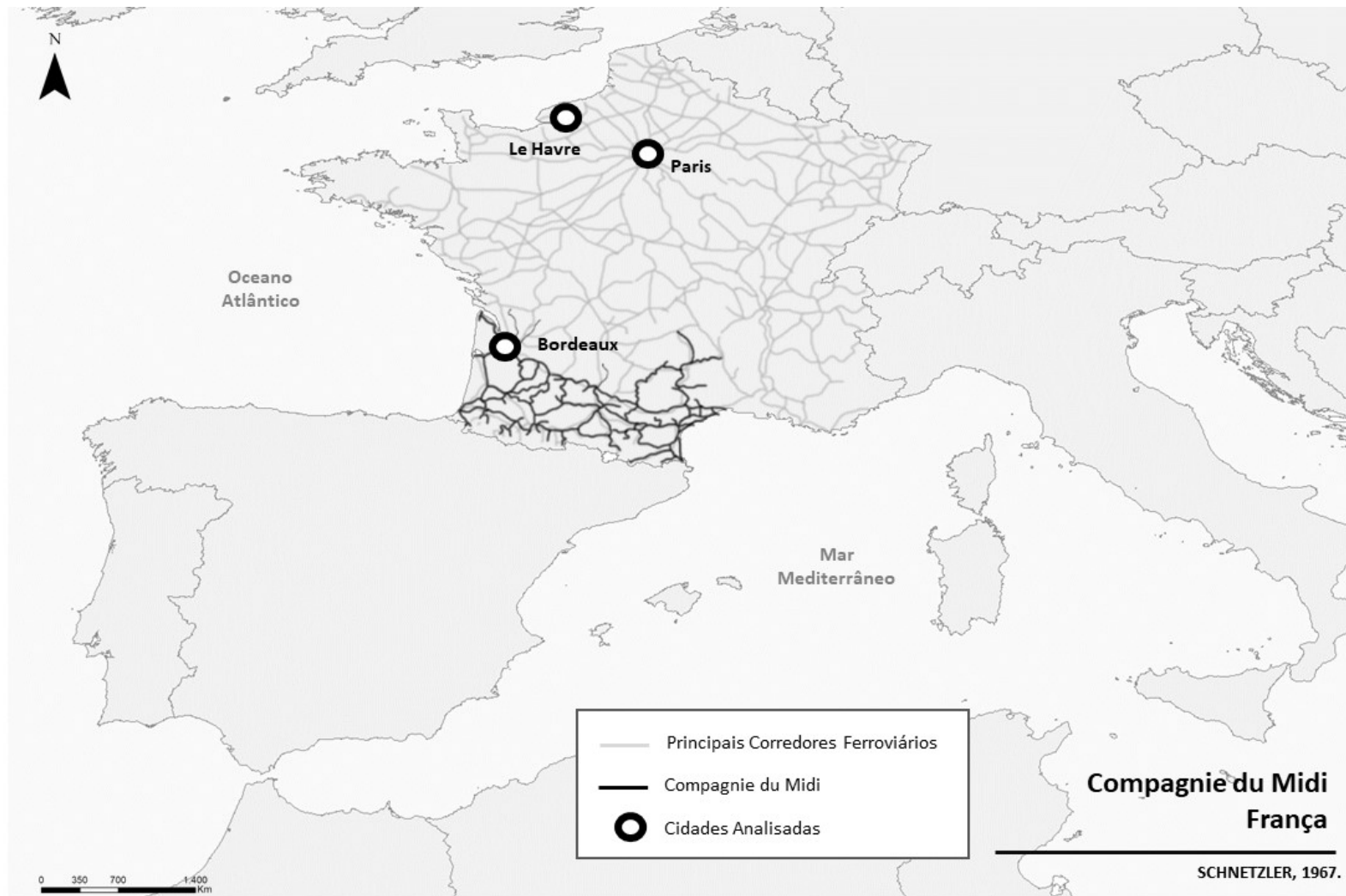
estradas do sul é geralmente reduzida a fluxos simples. Por outro lado, as numerosas estradas que conformam a região de Paris e do Norte da França garantem que as duas redes tenham eficiência comparável e capilaridade máxima. No entanto, BOURDELAIS (1986) destaca ainda que cada sistema, organizado em uma base regional, não funciona de forma autônoma, Paris muitas vezes desempenhando o papel de “porta”¹²⁸. Qualquer que seja o meio de transporte considerado, o avanço do norte da França, entre Orleans e Dunquerque, Melun e Le Havre, pode ser confirmado. A implantação da rede viária se completa em menos de um século de esforço e, em certa medida, sucede à rede navegável.¹²⁹

Na análise de WOLKOWITSCH (1960), o desenvolvimento urbano é fortemente marcado pela ferrovia, que envolve a dispersão de estações. Estas costumam se instalar a cerca de 300 metros do centro, para facilitar o traçado, desta forma a cidade se estende nessa direção. A distância da estação é acentuada quando o município se opõe à passagem para manter a função de armazém, ou quando a localidade está empoleirada em uma altura, ou mesmo cercada por pântanos.

¹²⁸ Entre os principais trechos ferroviários franceses, a ferrovia de Saint-Etienne a Lyon não foi aberta ao tráfego de passageiros até 1832, e com tração inteiramente a vapor apenas em 1844; na região de Paris foram criadas as linhas de subúrbio de Paris a Saint-Germain (1837) e de Paris a Versalhes. Em 1843, foram inauguradas as ferrovias que ligavam, pela primeira vez, Paris às cidades da província, Orleans e Rouen. Em 1846, foi inaugurado o trecho de Orleans-Paris-Bordéus.

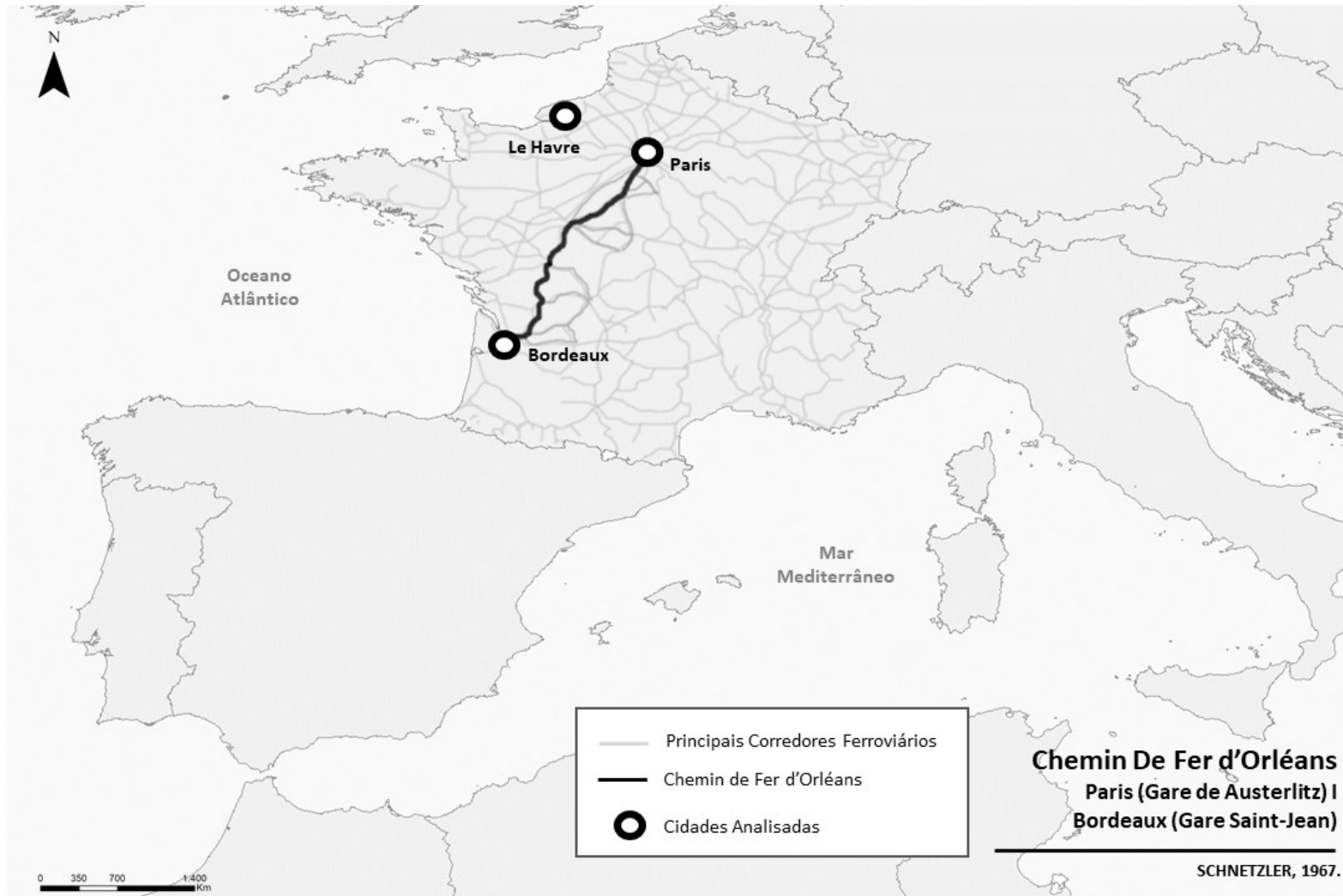
¹²⁹ Em várias regiões, a construção de estradas apenas se sobrepõe a uma rede linear anterior, a das hidrovias. Mas na Bacia de Paris, essa melhoria quantitativa é acompanhada pela passagem de um limiar qualitativo. Uma rede real agora está assegurada lá, as cidades de retransmissão tornam-se cidades encruzilhadas. Muito antes da construção das ferrovias, o norte da França, portanto, tinha uma vantagem decisiva.

Figura 4-34 – Ferrovias Francesas e a Compagnie du Midi



Fonte: SCHNETZLER, 1967.

Figura 4-35 – Ferrovias Francesas Chemin de Fer d'Orléans



Fonte: SCHNETZLER, 1967.

Entre as principais ferrovias que conectam Paris ao oceano, a grande artéria Paris-Bordéus tem 580 km de extensão, unindo a cidade de Paris a uma outra grande metrópole regional que também assume a função de um grande porto, a cidade de Bordeaux. (BILLÉ, 1930)

Entre as particularidades, merece destaque o fato de se tratar de um eixo predominantemente de caráter agrícola desempenhando um papel muito importante no fornecimento de alimentos à metrópole parisiense e desenvolvimento econômico para as cidades de sua influência (LARROQUE, JIGAUDON, 1985; BOUNEAU, 1990). Além disso, a região de Bordeaux é por excelência o país do vinho. De um modo em geral, os produtos industrializados apresentam um baixo índice de tráfego, com destaque para as cidades de Paris e Bordeaux (principais pontos de escoamento de carvão, fertilizantes, materiais de construção, e produtos metálicos). (BILLÉ, 1930)

O trecho Paris-Bordeaux, representaria papel de extrema importância para o transporte de mercadorias para a porção norte da França e região de divisa com a Alemanha, transportando inúmeros produtos provenientes da Espanha, Américas e África. Em 1934, a Compagnie de Chemin de Fer d'Orléans, absorve a Compagnie des Chemins de Fer du Midi.

Particulièrement intéressante est l'étude consacrée au problème des relations transversales en liaison avec les intérêts des ports atlantiques: Nantes, Bordeaux et La Rochelle. Intérêts à la fois communs et opposés, dont la manifestation évoque un jeu d'échec. Alors que leur arrière-

¹³⁰ Particularmente interessante é o estudo dedicado ao problema das relações transversais em relação aos interesses dos portos atlânticos: Nantes, Bordéus e La Rochelle. Interesses comuns e opostos, cuja manifestação evoca um jogo de xadrez. Enquanto seu interior é atravessado pela linha de Paris, essas cidades buscam, para consolidá-lo, estender sua influência sobre o Maciço Central, leste da França com Lyon (às custas de Marselha), mesmo a Suíça em detrimento de Gênova ou Antuérpia. (Tradução própria)

¹³¹ Sua rede, a menos extensa e a menos densa de todas, é particularmente prejudicada pela falta de acesso direto a Paris, a fragilidade das relações com a Espanha dando-lhe um

pays est traversé par la ligne de Paris, ces villes cherchent elles-mêmes, pour le consolider, à étendre leur influence sur le Massif Central, l'est de la France avec Lyon (aux dépens de Marseille), voire même la Suisse au détriment de Gênes ou d'Anvers¹³⁰. (WOLKOWITSCH, 1960)

Mesmo carregando consigo, a pior situação entre as grandes companhias ferroviárias francesas, a « *Compagnie du Midi* », conduziu entre 1852 e 1937 (período marcado entre sua criação e nacionalização), uma política de desenvolvimento regional particularmente abrangente¹³¹. Para BONEAU (1990), a contribuição da ferrovia para o desenvolvimento econômico na França deu lugar a numerosas análises em nível nacional ou, ao contrário, estritamente local, sua história em nível regional permanece amplamente inexplorada. Nos raros estudos franceses da história ferroviária, a tese de referência de F. CARON (1973) sobre a « *Compagnie du Nord* », é uma das poucas a adotar tal espaço. No entanto, as teses de geografia regional abriram este projeto de pesquisa, muitas vezes acrescentando uma dimensão histórica à abordagem de sua própria disciplina (LANDON, 1959; WOLKOWITSCH, 1960; CHESNAIS, 1976; MARCONIS, 1986). Esta lacuna relativa na história ferroviária e na história econômica pode ser explicada em primeiro lugar pela ausência de qualquer tipo de regionalização econômica oficial até a Segunda Guerra Mundial.

Sua política de desenvolvimento girava entorno de um grande projeto de desenvolvimento para a porção Sudoeste do território francês, tendo como articulação três componentes clássicos: agricultura, indústria e

caráter periférico de "beco sem saída" e, especialmente, o claro inferioridade do tecido urbano e industrial do Sudoeste, face a redes como o Norte, o Leste e mesmo o PLM O seu funcionamento é, portanto, fortemente marcado pelas vicissitudes de uma economia regional essencialmente agrícola, muito sujeita a caprichos climática e incapaz de assegurar regularmente um tráfego lucrativo. No entanto, este acúmulo de desvantagens estruturais, essa imagem negativa do atraso econômico na opinião pública e nos círculos político-financeiros, desperta uma ação regional dinâmica por reação.

turismo. Além disso, buscava amenizar as instabilidades com as áreas de fronteira com o território espanhol.

*l'électrification des chemins de fer du Midi est appelée à contribuer à la transformation agricole du Sud-Ouest, grâce au remplacement de la main d'œuvre défailante par des moyens mécaniques et à l'intensification de la production. Grâce à la Compagnie, l'énergie électrique sonne le glas du vieil individualisme paysan et de l'économie arriérée.*¹³² (LAGARDELLE, 1928)

De maneira geral, a propaganda do Midi visava prioritariamente até o final da década de 1920 aumentar a produção, antes de partir para a busca de novos escoamentos. Em sua política comercial, insistiu então na padronização dos produtos e na necessidade de uma organização cooperativa (« *SYNDICAT DES EXPORTATEURS DE FRUITS ET LÉGUMES DU ROUSSILLON*») E DO MODELO DE DESENVOLVIMENTO PROPOSTO PELO « *SERVICE DE PROPAGANDE AGRICOLE*»).

conseiller les agriculteurs et les amener à améliorer scientifiquement leurs méthodes de cultures, en vue de l'abaissement du prix de revient, et surtout à sélectionner les produits selon les goûts de la clientèle des divers pays de consommation, obtenir des exportateurs une présentation commerciale impeccable respectant scrupuleusement les règles exigées par le commerce international, les inciter à créer des marques régionales garantissant la qualité du produit,

¹³² A eletrificação das ferrovias do Midi é chamada a contribuir para a transformação agrícola do Sudoeste da França, substituindo a mão de obra deficiente por meios mecânicos e intensificando a produção. Graças à Companhia, a energia elétrica deu o toque de morte para o velho individualismo camponês e para a economia atrasada. (Tradução própria)

¹³³ Aconselhar os agricultores e levá-los a melhorar cientificamente os seus métodos de cultivo, com vista a baixar o preço de custo e, sobretudo, a selecionar os produtos de acordo com os gostos dos clientes nos vários países de consumo, obter uma apresentação comercial dos exportadores impecáveis, respeitando escrupulosamente as regras exigidas

*enfin à se grouper pour organiser les expéditions et les ventes*¹³³ (COMPAGNIE DU MIDI)

De acordo com BONEAU (1990), a política de incentivos industriais da Companhia do Midi, foi extremamente pequena e sem originalidade até a virada do século, justamente pela fragilidade do tecido industrial regional de sua área de abrangência. Em seguida, o processo de fortalecimento da articulação regional desenvolveu dois vínculos clássicos: o vínculo a jusante com a economia portuária da costa atlântica, em especial com as cidades de Bordeaux e Bayonne-Le Boucau.

Durante o período entre guerras, juntamente com o surgimento da indústria automobilística, o debate sobre a competição entre ferrovias e rodovias teve seu início tanto no contexto europeu, quanto no contexto francês. « *Chaque mode de transport a la part d'existence que lui confère non pas ses mérites passés (les chemins de fer), mais son mérite actuel (l'automobile) ; il faut laisser agir la loi inéluctable de la sélection naturelle. (...) De plus, le rail est soumis à des contraintes réglementaires de service (fréquences, tarifs, horaires, etc.) qui lui interdisent de réagir au défi de son concurrent en ajustant ses propres prestations.*»¹³⁴ (BARON PETIET, apud : WOHL ; ALBITRECCIA, 1931)

SPECKLIN (1963), destaca o fato de o estabelecimento de uma rede rodoviária já ter sido planejado a partir de 1913 no departamento de Vienne. Entretanto, o mesmo autor destaca o fato de que mesmo com os indícios do processo de dispersão do modal rodoviário, investimentos na

pelo comércio internacional, incentivando-os a criar marcas regionais que garantam a qualidade do produto, e finalmente a agrupar-se para organizar os envios e vendas. (Tradução própria)

¹³⁴ Cada modo de transporte tem sua parcela de existência, o que o confere não por seus méritos anteriores (as ferrovias), mas por seus méritos presentes (o automóvel); devemos deixar a lei inelutável da seleção natural agir. (...) Além disso, o transporte ferroviário está sujeito a restrições regulatórias de serviço (frequências, tarifas, horários etc.) que o impedem de reagir ao desafio do seu concorrente ajustando os seus próprios serviços.

melhoria do modal ferroviário foram constantes em boa parte das linhas do território francês. « *Les chemins de fer réagissent, en modernisant la traction.* »

Or, le chemin de fer aura de la peine à s'accommoder de ce nouvel état de fait à quoi une longue période de monopole ne l'avait pas préparé. Il doit de plus faire face à de grosses dépenses pour remettre en état un matériel qui tarde à se transformer. La concurrence s'exaspère quand dans les années 1930 la crise mondiale touche la France et raréfie les volumes à transporter. Aussi les difficultés financières qui s'ensuivent ne sont-elles pas étrangères à la nationalisation de 1937 et à la création de la Société Nationale des Chemins de Fer Français qui entre en service le 1er janvier 1938 (...) Seulement, après l'intermède de la guerre, il se trouva à nouveau confronté à la dure concurrence de l'automobile et d'autres moyens de transports, oléoducs, voies navigables en cours de rénovation et aviation.¹³⁵ (SCHNETZLER, 1967)

A respeito da instauração do modal rodoviário, os textos de LARROQUE (2010), WOHL; ALBITRECCIA (1931) e GUILLERME (2007) tornam-se peças fundamentais para a compreensão dos processo de transição entre modais. Em 1908, a extensão das estradas oscilava em média entre os valores de 3 a 10 metros por habitante, contra apenas a média 4,90 metros em 2007. Em cem anos, o comprimento de estradas triplicou, mas ao triplicar a evolução da população mundial atenuou a percepção.

¹³⁵ No entanto, a ferrovia terá dificuldade em acomodar esse novo estado de coisas para o qual um longo período de monopólio não a havia preparado. Ele também deve enfrentar grandes despesas para restaurar equipamentos que demoram para se transformar. A competição se exasperou quando na década de 1930 a crise mundial atingiu a França e mais escassos os volumes a serem transportados. Também as dificuldades financeiras que daí decorrem não são alheias à nacionalização de 1937 e à criação da S.N.C.F. Somente depois que a guerra estourou, ele se viu novamente enfrentando forte concorrência do automóvel e outros meios de transporte, oleodutos, hidrovias em reforma e aviação. (Tradução própria)

O progresso técnico acumulado transformou radicalmente a produtividade das estradas: hoje tais eixos não representam mais o mesmo objeto que se mediu ao longo do período: “a explosão da mobilidade” está, portanto, atrelada ao desenvolvimento de grandiosas obras viárias.

Et pourtant, dès 1933, c'est la « politique de renonciation », une volonté d'abandon du rail, « un fait qui singularise la France ». L'influence de la circulation sur la vie régionale est énorme. Aux économies régionales séculaires se substitue, en quelques dizaines d'années, un « marché national unique », et l'influence parisienne va se heurter aux volontés locales. Certaines formes d'industrie sont étouffées : l'aire de vente des houillères diminue, les hauts fourneaux s'éteignent.¹³⁶ (SALSBURY, 1995)

WOLKOWITSCH (1960) destaca que no que diz respeito ao tráfego industrial, o transporte de matérias-primas e combustíveis é majoritariamente proveniente dos portos por via rodoviária. Circulam na artéria Paris-Orléans cerca de 20.000 viajantes, cujo tráfego diminui a cada bifurcação.

Dans la seconde moitié du xxe siècle, le réseau européen de chemin de fer parvenu à maturité se comportait d'une manière assez semblable à celui du xixe siècle. La différence majeure entre les deux époques résidait dans le fait que dans les années 1960, les chemins de fer européens étaient parvenus dans une large mesure à l'intégration¹³⁷. (SALSBURY, 1995)

¹³⁶ E ainda, a partir de 1933, era a “política de renúncia”, uma vontade de abandonar o transporte ferroviário, “um fato que tornava a França única”. A influência do tráfego na vida regional é enorme. As economias regionais seculares foram substituídas em poucas décadas por um “mercado único nacional”, e a influência parisiense iria se chocar com os desejos locais. Certas formas de indústria foram sufocadas: a área de venda de carvão diminuiu, os altos-fornos morreram. (Tradução própria)

¹³⁷ Na segunda metade do século XX, a amadurecida rede ferroviária europeia comportou-se de maneira bastante semelhante à do século XIX. A principal diferença entre as duas eras

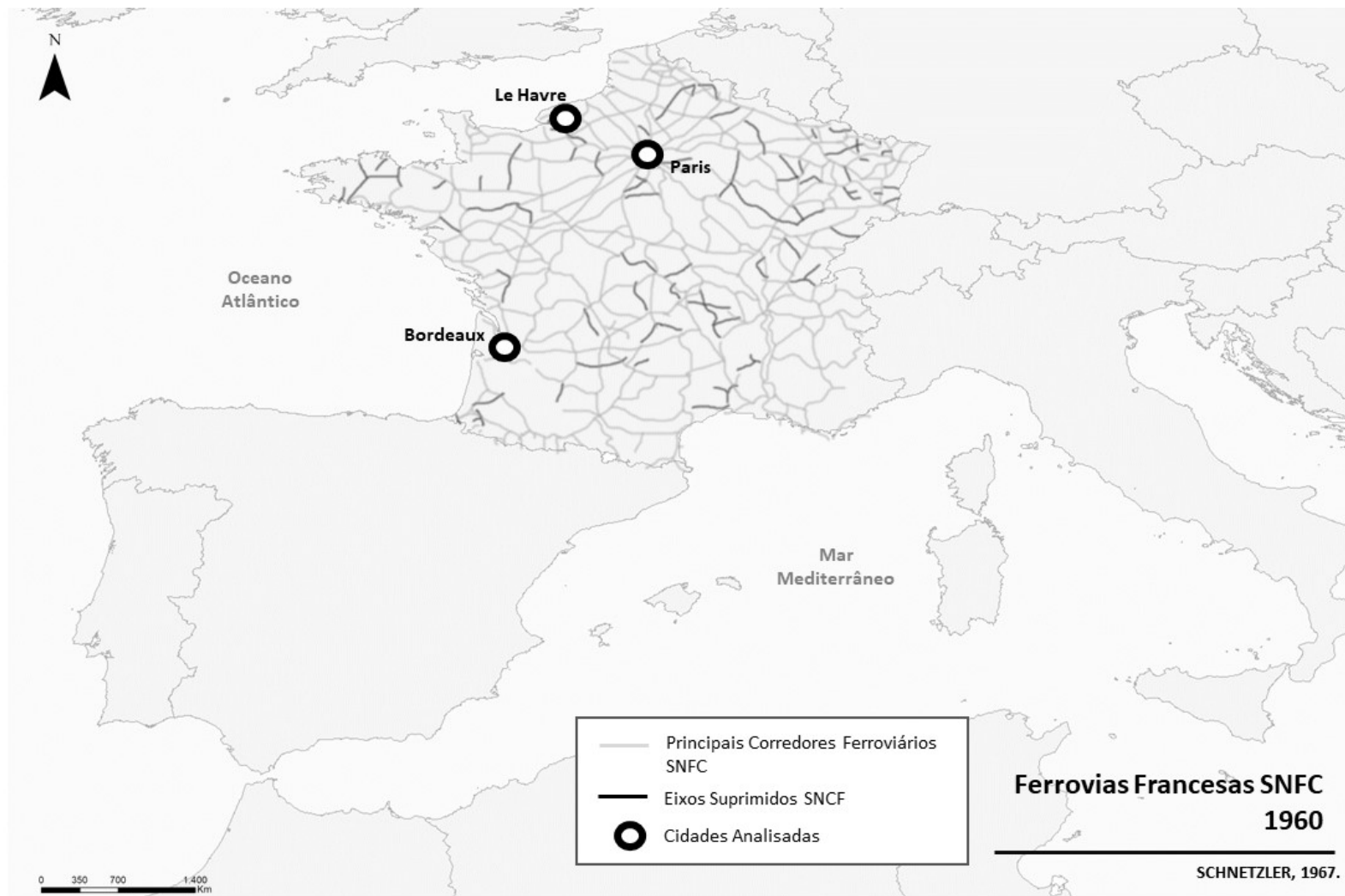
Entre as principais questões a serem consideradas pela França, as análises mais recentes elaboradas pela União Europeia destacam que em 2015, viagens realizadas por automóveis representaram mais de 80% dos deslocamentos realizados na França. Índice ainda abaixo da média da União Europeia (81,3%). Para o transporte de carga terrestre, o transporte rodoviário cobre a maior parte da atividade de transporte de carga em território francês, cerca de 82% de toda a tonelada-quilômetro percorrida. Além disso, a França possui uma parcela muito menor de transporte ferroviário e por via navegável do que a média da UE: juntos, eles representavam apenas 14% do transporte terrestre de mercadorias em 2015. (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 60)

O setor de logística na França ocupa apenas o 16º lugar no ranking de LPI do Banco Mundial (dados de 2016 – a tabela ilustra a queda da posição em comparação à 2013, quando ocupava a 13ª posição). Isso fica bem abaixo das performances da Alemanha (1º), Luxemburgo (2º), Suécia (3º), Holanda (4º), Bélgica (6º), Áustria (7º) e Reino Unido (8º). Os principais pontos fracos estão nas remessas internacionais, na competência aduaneira e logística. (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 60)

O mercado doméstico de passageiros do transporte ferroviário permanece fechado. O monopólio legal da SNCF estatal deve desaparecer em 2019 (quando o 4º pacote ferroviário entrar em vigor). Há uma reflexão em andamento sobre uma mudança na gestão das estações de passageiros, atualmente confiada à SNCF em exercício e identificada como um obstáculo à abertura do mercado pelo órgão regulador. (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 61)

era que, na década de 1960, as ferrovias europeias haviam alcançado um grande grau de integração. (Tradução própria)

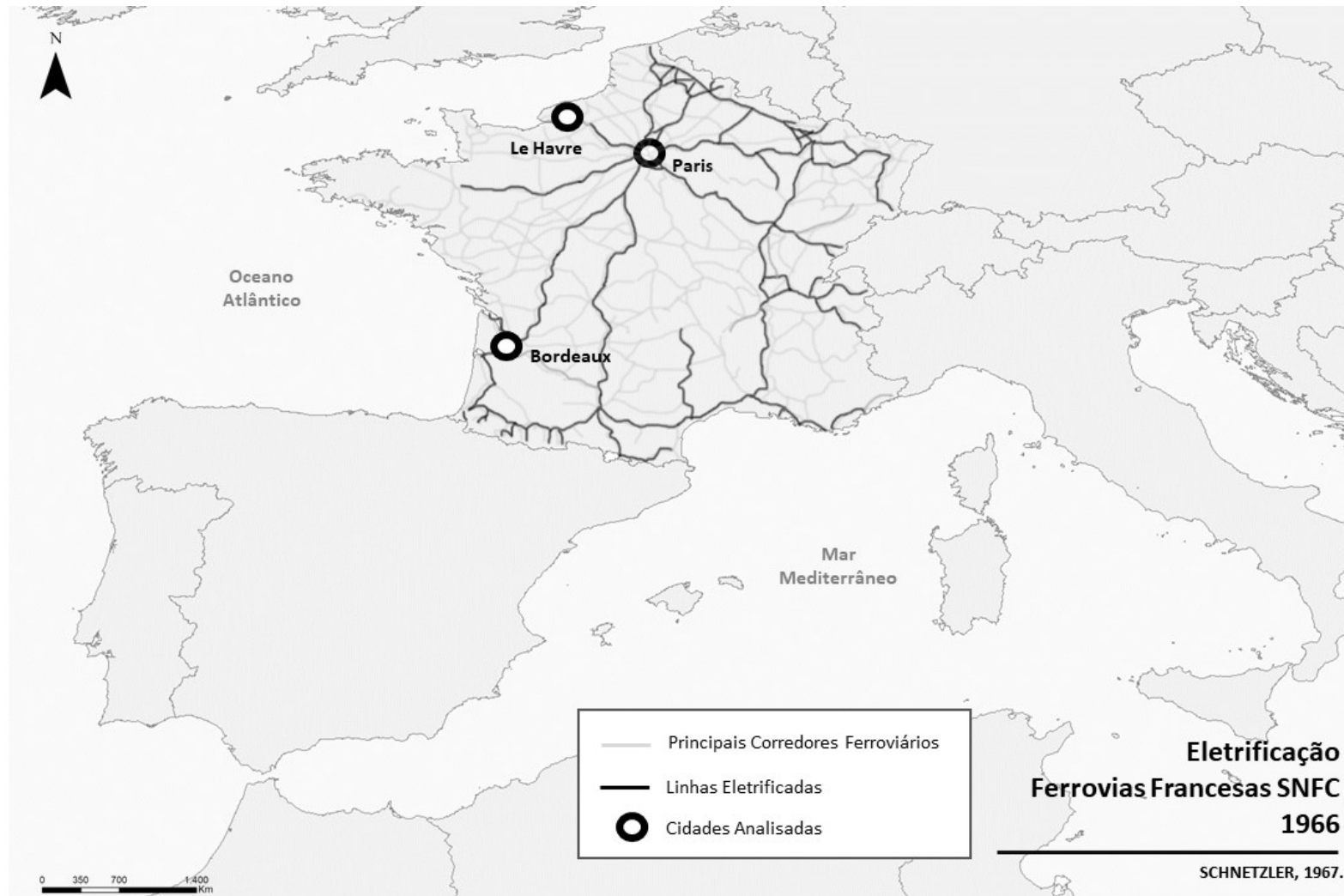
Figura 4-36 – Ferrovias Francesas SNCF _ 1960



A rede ferroviária francesa aberta ao serviço de passageiros (as ferrovias nos subúrbios parisienses não foram mostradas).

Fonte: SCHNETZLER, 1967.

Figura 4-37 – Eletrificação das Ferrovias Francesas SNCF _ 1966



Linhas pertencentes à S.N.C.F. eletrificada em 31 de dezembro de 1966 ou para ser eletrificado antes do final de 1970 (em linhas tracejadas). As linhas dos subúrbios parisienses não foram mostradas neste mapa.

Fonte: SCHNETZLER, 1967.

4.5.1.3. Estrutura Ferroviária Portuguesa

*Le retard économique a obligé l'Etat portugais - dont la situation financière était caractérisée par l'insuffisance des recettes fiscales - à assurer la construction des chemins de fer les moins rentables et à aider la construction des autres. Bien que le rôle de ses ingénieurs ait été important, l'effort financier n'a pas assuré à l'Etat un contrôle absolu des tracés et des tarifs ferroviaires. Les régions intérieures en ont souffert. Le Portugal n'a pas dépassé le seuil du développement pendant cette période mais il a connu une croissance considérable.*¹³⁸ (DE AVELAR, 1972)

Ao citar as análises de ALEXANDRE (1986), DE AVELAR (1972) destaca o fato de que o desenvolvimento de Portugal, apresentou, desde a primeira década do século XIX, condições pouco favoráveis ao desenvolvimento das estruturas de crédito. Na década de 1820, a perda gradual do comércio brasileiro privou a burguesia portuguesa de uma importante fonte de acumulação de capital, enquanto a partir de 1834 a venda de bens nacionais absorveu parte dos recursos disponíveis. « *Les capitalistes étrangers ne se sont pas montrés particulièrement empressés d'investir dans les chemins de fer d'un pays qui ne réussissait pas à assurer le paiement de ses dépenses publiques* ». ¹³⁹ (DE AVELAR, 1972)

Em 1844, Portugal reúne esforços para a consolidação da Companhia de Obras Públicas de Portugal, com o intuito de promoção dos estudos necessários para a construção de ferrovias nacionais. “Foi preciso esperar por 1852 para que se criasse em Londres a Companhia

Peninsular dos Caminhos de Ferro de Portugal que nesse mesmo ano assinou com o governo português o termo de concessão provisória para a construção do caminho de ferro de Lisboa a Santarém e à fronteira.” (MATOS, et.al, 2009)

A construção dos caminhos-de-ferro em Portugal no século XIX concentrou-se, grosso modo, entre 1854 e 1891. Não foi, porém, um processo contínuo. Após uma arrancada lenta, a rede ferroviária conheceu um crescimento muito forte entre 1861 e 1865. Desta data até meados dos anos 70, pouco se construiu. Houve desde então uma maior regularidade, mas a crise de 1882 corresponde a uma quebra profunda, embora rápida. Após 1884 assiste-se de novo a uma expansão considerável das construções. (PINHEIRO, 1998)

De um modo em geral, os investimentos do Estado nas ferrovias destinavam-se a compensar riscos que o capital privado considerava grandiosos, representando ao contexto português, uma condição de atraso econômico, que não permitia às empresas privadas obter capital a taxas suficientemente baixas ou obter receitas operacionais suficientemente elevadas para fazer face aos custos da investimentos (DE AVELAR, 1972). Ao investir dessa forma, o Estado estava tentando ajudar a rentabilidade do capital privado investido em outros setores, como agricultura, indústria ou comércio. O objetivo era acelerar o crescimento econômico ou, seja, promover o progresso. “Em 1868 foi inaugurado o serviço directo entre Lisboa e Madrid para passageiros de 1ª classe e iniciou-se o serviço ferroviário entre Lisboa e Vigo.” (MATOS, et.al, 2009)

¹³⁸ O atraso económico obrigou o Estado Português - cuja situação financeira se caracterizava por insuficientes receitas fiscais - a assegurar a construção dos caminhos-de-ferro menos rentáveis e a apoiar a construção de outros. Embora o papel de seus engenheiros fosse importante, o esforço financeiro não garantiu ao Estado um controle absoluto das rotas e das tarifas ferroviárias. As regiões do interior sofreram com isso.

Portugal não ultrapassou o limiar de desenvolvimento durante este período, mas conheceu um crescimento considerável. (Tradução própria)

¹³⁹ Os capitalistas estrangeiros não estavam particularmente ansiosos para investir nas ferrovias de um país que não conseguiu garantir o pagamento de seus gastos públicos. (Tradução própria)

Já em 1853, o estado foi obrigado a comprar 1/3 das ações da “Peninsular Central” para viabilizar a constituição da empresa. A crise de 1866, cuja gravidade política e social foi menor do que na Espanha, atingiu duramente as companhias ferroviárias e obrigou o Estado a comprar a companhia do Sudeste. Por volta de 1877, os engenheiros estavam convencidos da necessidade de construir esta linha de forma a ligar as duas redes estatais, a do Minho e do Douro, e a do Sul e Sudeste (era nesta linha que esperavam ramificar a estrada de ferro do Tejo a partir de Madrid). Em 1879, o estado detinha 50% das ferrovias construídas no país. A ferrovia “Douro e Minho” foi inicialmente construída pelo estado e a ferrovia do Sul e Sudeste permaneceu sua propriedade até 1926. Para DE AVELAR (1972) o Estado manteve, em tese, o direito de decisão sobre o traçado da rede ferroviária.

Les ingénieurs des travaux publics étaient profondément convaincus que Lisbonne pouvait devenir, grâce au chemin de fer, le port de la Péninsule ibérique et de l'Europe dans le cadre des échanges avec les Amériques et l'Afrique. Ces idées qui associaient le progrès à un retour au passé étaient partagées par la bourgeoisie commerçante et par des étrangers. Elles sont à l'origine de la priorité accordée aux liaisons internationales lors de la construction des premières voies. La ville de Porto, jalouse du rôle attribué à Lisbonne, a aussi exigé une liaison directe avec l'Europe¹⁴⁰. (DE AVELAR, 1972)

Em seu artigo, SILVEIRA (et. Al. 2011) destaca o fato de a historiografia das estradas de ferro portuguesas apresentarem baixo índice de pesquisas relacionadas aos impactos na dinâmica populacional. Em suas análises, os autores defendem o fato de que as ferrovias portuguesas foram responsáveis pelo estímulo ao crescimento populacional, incentivando também o processo de migrações internas.

¹⁴⁰ Os engenheiros civis estavam profundamente convencidos de que Lisboa poderia tornar-se, graças ao caminho-de-ferro, o porto da Península Ibérica e da Europa no quadro das trocas com as Américas e a África. Essas ideias, que associavam o progresso ao retorno ao passado, eram compartilhadas pela burguesia comercial e por estrangeiros. Estão na

Nesse sentido, destacam o fato de que seus efeitos foram desiguais, pois a ferrovia beneficiou as zonas já prósperas (Norte Atlântico), tendo uma influência negativa em regiões com maiores debilidades estruturais (Norte Interior).

De um modo em geral, os estudos abordam que em Portugal, a construção dos caminhos de ferro constituiu um dos grandes eixos da política de modernização econômica do país, atuante desde a segunda metade do século XIX (JUSTINO; REIS, 1993; LAINS e SILVA, 2005). Entretanto, os estudos destacam a baixa expressividade quantitativa dos eixos construídos, sobretudo quando comparados ao contexto inglês ou francês: “o mero exame visual da cartografia britânica ou francesa confirma a escassez das realizações portuguesas, apesar de todo o esforço nacional colocado neste empreendimento”. (SILVEIRA, et. Al. 2011)

O século XIX e os primeiros anos do século XX assistiram à expansão de redes de transporte terrestre e ao desenvolvimento de instalações portuárias e de transporte marítimo, que fomentaram o tráfego, as migrações e as transferências financeiras, que por esta altura atingiram níveis sem precedentes. (PEREIRA, 2018)

Quando analisado em sobreposição ao crescimento populacional e ao processo migratório, os levar em conta os dados apresentados pelos recenseamentos nacionais, SILVEIRA (et. Al. 2011) destaca o fato de que o ritmo de construção das ferrovias foi irregular, “alternando períodos de crescimento rápido (1856-1864; 1878-1890; 1900-1911) e fases de abrandamento, que corresponderam a momentos de crise econômica e financeira” (PINHEIRO, 2001)

origem da prioridade dada às ligações internacionais durante a construção das primeiras vias. A cidade do Porto, ciumenta do papel atribuído a Lisboa, exigiu também uma ligação direta com a Europa. (Tradução própria)

O primeiro plano de conjunto da rede foi elaborado em 1877 quando o país já tinha cerca de 1000 km de linhas em exploração. As prioridades, apesar de tudo, foram claras: ligar Lisboa ao Porto, Lisboa a Espanha e Lisboa ao Sul, o que torna bem patente o papel central atribuído à capital, como acontecera também em muitos outros países. Porto haveria de começar a estruturar as suas ligações, (...), onde surgem já as linhas do Minho, completando o atravessamento da região do Norte Atlântico, a do Porto à Póvoa e os começos da linha do Douro. O grande período de construção de 1878-1890 é marcado pela chegada do caminho de ferro ao Norte Interior, ao Algarve e à zona costeira a norte de Lisboa, importante área de abastecimento da capital, e pela abertura de quatro ligações internacionais. A rede seria completada pela construção de linhas regionais, algumas de importância considerável, como, por exemplo, a da Beira Baixa, aberta entre 1891 e 1893, as de Trás-os-Montes, que progrediram bastante no começo do século XX, e a extensão da linha no Algarve, com a ligação a Vila Real de Santo António (1906) e a Lagos (1922). (ALEGRIA; PINHEIRO, 1992, apud: SILVEIRA et al., 2011)

Os censos de 1801 e 1849 demonstram que a população portuguesa cresceu devagar nessa época (0,36% ao ano). De 1849 a 1911, à medida que a economia se recuperou e que se começam a ser sentidos os resultados dos esforços de modernização do país, a taxa de crescimento anual média (TCAM) mais do que duplicou (0,79%). Mais adiante, em contraste com o período anterior, entre 1911 e 1920, a população quase estagnou, sob o efeito da forte emigração, da Primeira Grande Guerra e da epidemia de gripe de 1918; a partir de então, retomou o crescimento, com valores a superar mais de 1% ao ano (SILVEIRA et al., 2011). Um

contexto semelhante ao apresentado pelos demais países do Sul da Europa.

Tendo em vista o contexto de subdivisão geográfica e econômica de Portugal, observa-se que até 1864 as três regiões tiveram um desenvolvimento paralelo. Desta data em diante, mas, o chamado Norte Interior foi incapaz de acompanhar a expansão do Norte Atlântico e do Sul. Em 1930, o número de pessoas que habitavam nesta última região e no Norte Interior era quase idêntico. No início do século XIX, uma enorme percentagem da população (46%) estava já concentrada no Norte Atlântico. Em relação a outros domínios, como a indústria (REIS), por exemplo, na época analisada, SILVEIRA (et al., 2011) destaca o fato de se tratar de um processo gradual.¹⁴¹ (PERERIRA, MATA, 1996; FERREIRA DA SILVA, 1997; SOARES, 1998)

Os dois períodos de maior aceleração no crescimento não foram suficientes para compensar as debilidades estruturais. O primeiro destes momentos resultou da expansão territorial de Lisboa em meados da década de 1880, quando a área do seu concelho se multiplicou aproximadamente por sete vezes. Esta alteração levou a que o peso dos habitantes da capital na população urbana do país passasse de 36,9% para 39,1. O segundo momento representou uma subida de mais de 3% entre 1911 e 1920, devida ao aparecimento de 17 novos centros urbanos. Curiosamente, esta aparente vitalidade do processo de urbanização ocorreu quando a taxa de crescimento populacional abrandou (NUNES, 1989)

De um modo em geral, o sistema de mobilidade (redes rodoviária e ferroviária) é o meio preferencial e estratégico de acesso e conectividade entre as sedes de concelho e os núcleos urbanos mais relevantes de Portugal. Em relação ao modal rodoviário, a rede nacional total tem 18

¹⁴¹ A taxa de urbanização na Europa (excluindo a Rússia) evoluiu drasticamente dos 19% em 1850 para os 48% em 1930. No caso de Portugal, seguindo o critério exposto acima, os valores eram consideravelmente mais baixos, cerca de 13% em 1864 e 24% em 1930.

874 Km, dos quais 3 087 km são autoestradas (que configuram a rede rodoviária principal). A rede ferroviária conta com uma extensão total de 2.562 km segue o mesmo padrão que a rede rodoviária, com densidades superiores no litoral. O transporte aéreo é assegurado por 5 aeroportos, 4 internacionais e 1 regional (Bragança). Já a rede de aeródromos (18) cobre a totalidade do país de forma mais ou menos homogênea.

Em relação às infraestruturas de logística, existem 13 plataformas logísticas, 4 das quais transfronteiriças. A sua distribuição espacial é condicionada pela proximidade/acessibilidade a zonas de consumo/produção, às estruturas de movimentação de cargas já existentes e à proximidade de importantes infraestruturas portuárias (principais áreas transfronteiriças de fluxos¹⁴². Além disso, Portugal apresenta excelentes níveis de cobertura de banda larga e de disponibilidade de rede rápida em cerca de 90% das residências.

Os chamados territórios do interior encontram-se mais próximos da Espanha, apresentando níveis de desenvolvimento preocupantes, em muitos casos decorrentes do efeito de descontinuidade gerada pela barreira política, dificultando a articulação dessas regiões com os grandes centros de ambos os países. Essas barreiras vêm sendo ao longo dos últimos anos trabalhadas, no intuito de impulsionar o desenvolvimento e ordenamento desse território, sendo o papel das rodovias e ferrovias de fundamental importância para esse processo.

Em 2004, o INE55, construiu um sistema hierárquico funcional responsável pela quantificação da marginalidade funcional dos territórios, delimitando as áreas de influência dos centros urbanos do país. De um modo em geral, as análises concluíram que os sistemas metropolitanos de Lisboa e Porto demonstram alto índice de

complexidade e extravasam os limites administrativos de suas respectivas áreas metropolitanas. Em relação às demais porções do território, o estudo demonstrou uma estruturação baseada a partir do sistema entorno das “capitais de distrito”.

Desde Junho de 2015, a empresa pública Infraestruturas de Portugal é responsável pelo gerenciamento de ferrovias e rodovias em meio ao território português, sendo resultado da fusão entre a Rede Ferroviária Nacional – REFER, E.P.E. (REFER, E.P.E.) e a EP - Estradas de Portugal, SA (EP, SA) através da qual a REFER, E.P.E. Na prática, as infraestruturas rodoviárias e ferroviárias passam a ser geridas por uma única empresa, de acordo com uma estratégia conjunta, integrada e complementar.

Portugal registra um alto uso de carros de passeio e, em 2015, as viagens de carro representaram mais de 88% dos percursos, apresentando dessa maneira índice acima da média da União Europeia. Por outro lado, Portugal registra um uso menor de ônibus e ferrovias do que a média da União Europeia. Para o transporte terrestre de mercadorias, o transporte rodoviário cobre a maior parte da atividade de transporte, cerca de 84% das atividades, além de índices inferiores de transportes por meio do modal ferroviário e por vias navegáveis. (EUROPEAN COMMISSION, 2018: 110)

Segundo o Banco Mundial, o setor de logística em Portugal tem um desempenho médio no mundo, principalmente penalizado por infraestrutura precária, remessas internas e competência em logística.

¹⁴² No contexto de articulação portuguesa, os pares de municípios com maior interação funcional são Sines e Santiago do Cacém (13,5%), Porto e Matosinhos (13,3%), Porto e Vila Nova de Gaia (12,4%), Porto e Gondomar (12,3%), Lisboa e Loures (11,3%) e Lisboa e Sintra (11%). No interior as interações são de menor intensidade, na sua maioria inferiores a 7%. Destacam-se os pares Aljustrel e Castro Verde (7,4%), Belmonte-Covilhã (8,2%), Arganil

(7,3%), Mangualde e Penalva do Castelo (8,4%), Nisa e Portalegre (7,1%), Aguiar da Beira e Sernancelhe (8%), Pinhel e Trancoso (8,6%) e, por último, o único par que fica acima dos 10%, Monforte e Portalegre (10,8%).

Figura 4-38 – Corredores Ferroviários Portugal



Fonte: INFRAESTRUTURA DE PORTUGAL

Figura 4-39 – Corredores Rodoviários Portugal



Fonte: INFRAESTRUTURA DE PORTUGAL



Figura 4-40 – Tráfego Médio de veículos na Fronteira entre Portugal e Espanha _ Vilar Formoso

Fonte: INFRAESTRUTURA DE PORTUGAL

5.

Transposição de ideais ao contexto Sul- Americano

Les ports du Brésil sont vraiment les ports de toute l'Amérique du Sud, depuis les Andes jusqu'à l'Océan. La plupart des territoires des Républiques de Vénézuéla, de Colombie, de l'Équateur, du Pérou et de Bolivie exporteront et importeront les produits d'Europe et des États-Unis par les ports de l'Amazonie, qui est vraiment une prolongation de l'Atlantique.

Nous aurons des chemins de fer interocéaniques, allant de l'Atlantique au Pacifique. Le beau port de Bahia sera relié à Callao, le premier port du Pérou; le superbe port du Rio sera relié à Cobija, le seul port de Bolivie, et aux ports du nord du Chili. Il faut marcher directement de l'est à l'ouest, des ports de Bahia vers le San-Francisco; des ports de San-Paulo vers le Paraná; des ports de Santa-Catharina et du Rio Grande vers l'Uruguay.

Quand la locomotive sera arrivée à ces grandes fleuves, le problème des communications de la zone centrale du Brésil sera complètement résolu. Alors il faudra marcher vers les Andes, pour se mettre en communication avec les voies ferrées, qui seront déjà sur les plateaux du Pérou, de la Bolivie et du Chili⁴³. (DE SANTA-ANNA; NERY: 293-294)

¹⁴³ Os portos do Brasil são realmente os portos de toda a América do Sul, desde os Andes até o oceano. A maior parte dos territórios das Repúblicas da Venezuela, Colômbia,

Equador, Peru e Bolívia exportarão e importarão produtos da Europa e dos Estados Unidos através dos portos da Amazônia, o que é uma verdadeira extensão do 'Atlântico.

Logo após as revoluções, HOBBSAWM (2019: 190 - 191) destaca que dos setores dependentes do mundo, as antigas colônias das Américas já haviam sofrido compulsoriamente a “ocidentalização” pela dominação europeia, ou estavam em pleno processo. Neste sentido, “a América Latina tinha emergido do status colonial espanhol e português como um agregado de Estados tecnicamente soberanos, nos quais as instituições e leis liberais de classe média do tipo conhecido no século XIX (inglês e francês) foram sobrepostas à herança institucional portuguesa e espanhola do passado”.

Conforme já salientado, muitas das antigas colônias espanholas e portuguesas nas américas tornam-se “independentes” a partir de 1808, entre os quais pode ser destacada a independência do Paraguai em 1811, da Argentina em 1816, do Chile em 1818, do Brasil em 1822, do Peru em 1824 e da Bolívia em 1825.

Figura 5-1 – Mapa Físico do Brasil, 1889

Fonte: DE SANTA-ANNA. NERY, 1889: 62)



Teremos ferrovias interoceânicas, indo do Atlântico ao Pacífico. O belo porto da Bahia estará ligado a Callao, o primeiro porto do Peru; o magnífico porto do Rio estará ligado a Cobija, único porto da Bolívia, e aos portos do norte do Chile. É preciso caminhar direto de leste a oeste, dos portos da Bahia a São Francisco; dos portos de São Paulo ao Paraná; dos portos de Santa-Catharina e do Rio Grande ao Uruguai.

Quando a locomotiva chegar a esses grandes rios, o problema de comunicação na região central do Brasil estará completamente resolvido. Depois teremos que caminhar em direção aos Andes, para nos comunicarmos com as ferrovias, que já estarão nos planaltos do Peru, Bolívia e Chile. (Tradução própria)

A Europa (e em medida menor os Estados Unidos), descobriu mercadorias valiosas para importar da grande região subdesenvolvida – guano do Peru, tabaco de Cuba e de outras áreas, algodão do Brasil e de outros lugares (especialmente durante a Guerra Civil Americana), café (depois de 1840, sobretudo do Brasil), nitratos do Peru etc. Vários deles eram produtos de uma expansão temporária, passíveis de declínio tão rápido quanto fora sua ascensão: a era do guano no Peru tinha começado antes de 1848 e não sobreviveu à década de 1870. Somente após essa década, a América Latina desenvolveu um padrão de produtos relativamente estáveis para exportação, que durariam como tais até as décadas intermediárias do século XX, ou mesmo até hoje. O investimento de capital estrangeiro começava a desenvolver a infraestrutura do continente – estradas de ferro, instalações portuárias, utilidades públicas; mesmo a imigração europeia aumentou substancialmente.

Esse desenvolvimento fortaleceu as mãos da minoria de latino-americanos devotadas à modernização do continente, tão pobre no momento quanto rico em potencialidade e recursos. (HOBBSAWM, 2019: 192-193)

A economia mundial estaria integrada em meio a um processo de expansão, cuja aceleração ocorre em decorrência da consolidação do sistema capitalista obedecendo a hierárquica relação centro-periferia, em outras palavras estabelecidas entre dominantes e dominados, ou capitalistas e não capitalistas.

Para NUNES (2011:37), a partir deste momento, os empréstimos externos foram um dos meios eficazes tanto para abrir novas áreas de investimento para o capital acumulado dos países centrais como um meio de ampliar, no geral, o raio de ação do capital, constituindo para as economias centrais desse período um meio seguro de tutelar os novos estados capitalistas nascentes.

Com o fim do absolutismo, o domínio financeiro dos países periféricos apenas muda de mãos, se encerra o período colonial, abrindo horizontes

para a expansão de financiamentos, responsáveis pelo estímulo cada vez maior dos ideais de expansão atuantes em meio aos projetos de interligação territorial, princípio fundamental ao processo de circulação de mercadorias.

A ação expansionista, de fixação e desenvolvimento territorial, até então freada pelas metrópoles Portuguesa e Espanhola, encontra com o fim do absolutismo e dispersão dos ideais capitalistas em meio ao crescente processo de circulação de mercadorias, os passos iniciais da modernidade e modernização. Mais do que nunca se torna necessário modernizar o território, ou seja, preparar os meios necessários para se proporcionar a circulação do capital. Mesmo em meio a este caráter liberalista ou expansionista existente por trás dos financiamentos provenientes de investidores das nações centrais, deve-se reforçar a continuidade das forças hegemônicas, que aliadas ao ideal de progresso, disfarçam os “novos laços coloniais”.

Economicamente falando, estes países eram agrícolas e ainda virtualmente inacessíveis para um remoto mercado mundial, ou seja, em função das dificuldades existentes em meio ao domínio de seus territórios (visto sobretudo a partir dos ideais modernos de articulação e comunicação), enfrentavam inúmeras dificuldades para a adequação de suas dinâmicas econômicas à crescente articulação capitalista. Esses países eram habitados principalmente por escravos, povos nativos, aventureiros, camponeses e vaqueiros de diferentes cores, vivendo em comunidades autônomas em relação direta de subserviência com os proprietários de vastas áreas de terra, ou mais raramente independentes.

Esses países estavam em contato com a economia mundial através dos estrangeiros, que dominavam a importação e a exportação de seus produtos principais, assim como seu transporte marítimo (com a exceção do Chile que tinha florescente frota própria). (HOBBSAWM, 2019: 190 - 191)

Na análise de HOBBSAWM (2019: 194), do ponto de vista social e econômico, muito pouco havia mudado nos sertões da América Latina na década de 1870, exceto que o poder dos senhores da terra havia aumentado e os camponeses enfraquecido. E na medida em que se tinha transformado sob o impacto do intrusivo mercado mundial, o resultado era subordinar a velha economia à demanda do comércio de importação-exportação, operado através de alguns grandes portos ou capitais e controlado por estrangeiros ou colonos estrangeiros¹⁴⁴. Símbolos de modernidade e progresso largamente disseminados ao longo do século XIX, investimentos ferroviários ocorreram em todos os países do contexto sul-americano, englobando diferentes escalas e periodizações. De todos os países, apenas cinco não possuem eixos construídos além dos limites nacionais (Colômbia, Equador, Guianas, Suriname e Venezuela), segundo NUNES (2011:19) “nos sete países restantes foram construídas, entre o século XIX e XX, pelo menos treze conexões internacionais que possibilitam ligações ferroviárias (...)”

5.1. O cenário da articulação da Transcontinental Sul-Americana pelo contexto brasileiro

Antes da efetiva implantação do sistema ferroviário no Brasil, suas comunicações territoriais se caracterizam pela precariedade em torno de sua estruturação e eficácia de conexão, características decorrentes dos obstáculos naturais impostos por suas condições geográficas, englobando transições abruptas entre a Serra do Mar, na porção litorânea, e as zonas de florestas em seu interior, em acréscimo ao baixo interesse de investimento até o século XIX.

LLOYD (1913) descreve este processo em seu livro dedicado a demonstração dos avanços do Brasil após a abertura de seu mercado

¹⁴⁴ A única exceção de importância eram as terras do rio da Prata, onde a maciça imigração europeia produziria uma população inteiramente nova, com estrutura social inteiramente não tradicional.

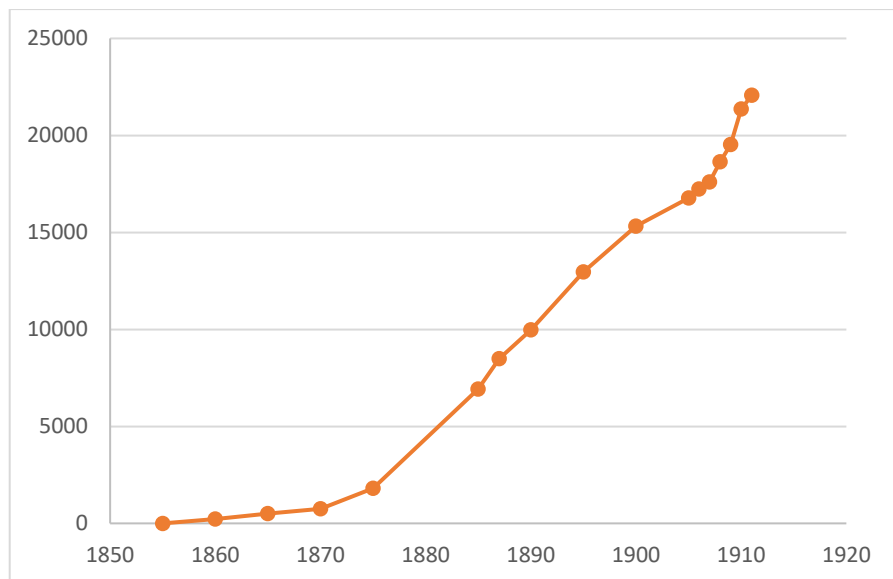
como uma República autônoma. Em um dos capítulos encara a conexão do país a partir de estradas de ferro como um fator de extrema importância ao povoamento e conseqüente desenvolvimento do país. Desta forma a ferrovia seria o meio responsável pela dispersão de capitais, matérias primas, e produtos entre as zonas longínquas do país e demais mercados consumidores mundiais. Para o autor, o Brasil só deixaria de ser uma unidade geográfica, tornando-se unidade econômica, no dia em que, à sua extensa costa, estivesse ligada, por via fluvial navegável ou por via férrea, ao “imenso latifúndio do Centro e Oeste do país”.

Iniciado de maneira tímida durante o Reinado de Dom Pedro II, o desenvolvimento ferroviário brasileiro recebe destaque e importância na primeira década do século XX. Ao longo do período Republicano, mesmo enfrentando uma série de dificuldades estruturais e econômicas o desenvolvimento ferroviário tem um acréscimo em sua superfície física, que passa de 9.884 km em 1888, para 22.067 km em tráfego ao fim de 1911.

Mesmo com a instalação de ferrovias, estas tardam a demonstrar índices de eficiência e estabilidade, uma vez que grande parte dos projetos lançados no país recebiam poucos investimentos do governo e em geral não respeitavam lógicas regionalistas em sua instalação, sendo muitas vezes o resultado dos desejos de grandes agricultores, demonstrando a carência na criação de entroncamentos e conexões¹⁴⁵.

¹⁴⁵ Esta estruturação é em parte resultado das determinações decorrentes do período de hegemonia da Coroa Portuguesa. O que leva a conclusão de que as péssimas condições de transporte existentes na “colônia” até o século XX caracterizam-se como parte dos fatores determinantes de seu atraso econômico e conseqüente expansão territorial.

Gráfico 5-1 –Quilometragem construída



Evolução da Quilometragem construída por ano no Brasil_1850-1911.

Fonte: LLOYD, 1913.

A dificuldade dos meios de transporte dificulta toda a vida econômica. A região permanece fechada numa economia de subsistência que mal dava para o consumo próprio e a exportação se tornava impossível: frequentemente o preço do frete era maior que o do produto. (VIOTTI DA COSTA, 1998:207, apud: ACIOLI, 2007:7)

Após as determinações inglesas impondo ao fim do tráfico negreiro e a conseqüente abolição da escravidão no país, o cenário econômico busca novos recursos e oportunidades no contexto externo.

Vale ressaltar neste ponto, as diferenças quanto aos modelos de construção de ferrovias pelo mundo. Ao passo que investidores

européus demonstravam receios em promover grandes investimentos no Brasil, em função da vastidão de seu território e do baixo índice de povoamento e desenvolvimento de certas regiões, países como Estados Unidos e Canadá, lançavam ferrovias em meio a imensas zonas de deserto.

Raros foram os casos deste tipo de investimentos no Brasil, sobretudo os identificados neste período (século XIX). Neste primeiro momento, os trilhos seguiam os percursos delineados por cafezais (no Sudeste) e algodoeiros (no Nordeste), sendo seu desenvolvimento vinculado às áreas que já apresentavam índices de povoamento e desenvolvimento econômico. (SILVEIRA, 2003: 81, apud ACIOLI, 2007: 15)

Segundo ACIOLI (2007), a estruturação do complexo ferroviário brasileiro adota ao longo do século XIX quatro fases em torno de seu desenvolvimento. A primeira fase pode ser caracterizada pelos ensaios malogrados, cujo mérito consiste na preparação das condições para as futuras realizações. A segunda fase caracterizou-se pelas concessões a partir da “zona privilegiada” e “garantia de juros”, responsável por um surto do desenvolvimento ferroviário. A partir de 1880, foi aberta a terceira fase, na qual as estradas eram construídas ainda pelo princípio de privilégio de zona, mas dispensando as garantias de juros. Finalmente a partir de 1891, a quarta fase passa a ser definida pelo regime de plena liberdade, representando o período em que a atividade ferroviária se emancipava da proteção do Estado.

Em relação à origem dos investimentos, muitos foram os capitais estrangeiros aplicados no desenvolvimento ferroviário brasileiro. A busca e atração de investidores tinham como certificação o conjunto de leis e benefícios pelo “Sistema de Gestão de Estradas de Ferro.” Estimar ao certo os números destes investimentos é uma tarefa difícil, uma vez que desde as primeiras negociações, os contratos de concessão apresentavam diferentes formas. Em muitos casos percebe-se que a companhia responsável pela construção da ferrovia é uma instituição

independente dos órgãos financiadores, assim como as unidades responsáveis pela aquisição dos materiais necessários.

Ao longo dos primeiros anos do desenvolvimento ferroviário brasileiro, o país ainda não contava com um plano nacional de viação férrea. Em geral, seus trechos eram construídos em convergência dos portos ao longo da costa, cuja característica do povoamento constituía uma série de pequenos núcleos, dispostos de forma isolada ao longo da costa, representando um baixo potencial econômico ao desenvolvimento do país. A contextualização do território brasileiro fez com que a construção de ferrovias fosse uma atividade muito mais complexa e de difícil resolução em função do dimensionamento do território e relevo, representando maiores obstáculos ao assentamento dos trilhos.

Em dezembro de 1896, uma lei autorizava o resgate de estradas de ferro pelo governo, sendo realizadas a partir da garantia de juros e seu arrendamento, porém é apenas no governo de Campos Salles (1898-1902) que este plano inicia sua execução, tendo ainda o retorno à possibilidade de privatização das companhias, buscando o restabelecimento da economia nacional.

No início do século XX, as novas concessões passam a obedecer às estratégias em torno da conexão dos núcleos ferroviários já formulados ao longo da costa do país, que como uma única cintura, colocados em conexão com o Rio de Janeiro, e a partir daí teriam prolongamentos atuantes como linhas de penetração em meio aos Estados de São Paulo, Minas Gerais, Paraná e Mato Grosso. Um contexto em que anos mais tarde, permitiria que países como Peru, Bolívia e Paraguai, utilizassem os trilhos brasileiros para o escoamento de seus produtos ao Atlântico. (SCHIAVON, 2018)

¹⁴⁶ Além de abrir caminho, as Estradas de Ferro podiam promover a colonização do território, conforme as determinações da lei federal de 1907. Neste documento e em outro lançado em 25 de janeiro de 1911, o governo federal passa a oferecer vantagens e subvenção às companhias ou capitalistas que se proponham a instalar "núcleos coloniais"

A Proclamação da República traz consigo o século XX e um novo ideal em torno do desenvolvimento ferroviário no país podendo ser dividido em cinco períodos.

Na primeira fase, representando o intervalo de 1900 a 1907, as investidas em torno da expansão do complexo ferroviário ainda demonstram os reflexos do período Imperial, aliados as dificuldades em torno da estruturação política e econômica do novo país. Neste período a busca por novos investidores e o impulso ao povoamento são incentivadas¹⁴⁶ por meio de propagandas dispersas por vários países.

A segunda fase compreende o intervalo entre os anos de 1907 e 1910, com uma nova inversão e impulso ao desenvolvimento ferroviário no país, reflexos de investimentos do governo de Rodrigues Alves (1902-1906), assim como decretos em torno do estímulo a criação de loteamentos e consequente impulso ao processo migratório.

A terceira fase, ocorrida entre 1910 e 1915, representa ainda as investidas dos governos anteriores, coincidindo também com o impulso industrial brasileiro e um novo ciclo de investimentos externos.

A quarta fase consiste em um período de latência compreendendo o intervalo entre 1915 e 1930 aproximadamente, em reflexo às inúmeras das crises mundiais do período em questão, como a Primeira Guerra Mundial e crise de 29, que fazem com que os investimentos estrangeiros retornem aos países de origem.

Il est malheureusement bien probable que, pendant les premières années qui suivront la guerre, toutes nos forces devront se porter sur la reconstitution de notre propre pays et que nous devrons ajouter, à des temps moins difficiles, le

à margem das linhas férreas. Entre um dos responsáveis pela elaboração da colonização do território, pode ser citada a *Brazil Railway Company*, agindo em áreas de São Paulo e Rio Grande do Sul.

reprise de notre développement industriel à l'étranger.
(Intérêts Belges au Brésil. Dossier n°4356, n°400 H)

Deste momento em diante (em meio a quinta fase), o quadro geral do desenvolvimento ferroviário brasileiro apresenta perdas superiores aos ganhos, representando o início da inflexão de novos investimentos e renovação da malha ferroviária e início do processo de transição para o rodoviarismo, um contexto em que o quadro econômico nacional também delineava suas transições, sobretudo ao que se relaciona ao cenário agroexportador. Segundo RATTON NETO (1996), nesse momento as ferrovias “deixaram de se constituir um bom negócio (...) por causa disso e visando a preservação do patrimônio que representavam foram absorvidas pelo setor público”. As determinações voltadas ao modelo ferroviário visavam a estatização das companhias e a taxação de impostos buscando recursos que seriam destinados à renovação dos equipamentos ferroviários.

É a partir deste período, que o governo inicia a estatização de parte da malha ferroviária nacional, concretizado apenas em 1957, com a criação da RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A), visando que todo o sistema não entrasse em decadência. Entrando, em meio a década de 1970, todo o sistema ferroviário brasileiro encontra-se em meio a intensas crises, reflexo principalmente do fortalecimento do modelo rodoviário, abrangendo agora as instancias nacional, estadual e municipal; assim como as dificuldades em torno da reestruturação do complexo ferroviário em função das novas demandas do mercado nacional.

Nos anos 1990, mais precisamente a partir de 1995, tem início o processo de desestatização das ferrovias federais e estaduais, concedidas às empresas privadas, que tinham como responsabilidade a reestruturação da malha férrea, atuando por meio da compra de locomotivas e vagões no mercado internacional, organização e melhora nos sistemas de logística e de comunicações, desativação de trechos antieconômicos e formação de novos polos de atuação e desenvolvimento.

Deste processo, as concessões beneficiariam seletivo grupo de empresários e grandes produtores, respeitando a hierarquização de regiões agrícolas, zonas portuárias e determinados setores da indústria nacional.

O sistema ferroviário brasileiro implantado para atender às necessidades de uma economia exportadora de produtos primários - com as ferrovias dirigidas do interior para os portos regionais - revelou-se inadequado para responder aos estímulos do intenso processo de industrialização, iniciado a partir da década de 30 (...). O sistema econômico primário-exportador brasileiro, além disso, dada a dimensão continental do País, sempre foi agregação de economias exportadoras regionais, isoladas umas das outras (...). As diferenças de bitolas e as deficiências de traçado nos sistemas ferroviários existentes, de um lado, e os altos custos de construção e os períodos mais longos de maturação de investimentos ferroviários, de outro, transferiram para as rodovias o papel de destaque na consolidação de um mercado nacional. (BARAT, 1978: 23)

Figura 5-2 – Evolução Ferroviária Atual Brasileira



Os trechos que cruzam os Estados de Goiás, Tocantins e Mato Grosso possuem trechos representados ainda em processo de execução. Os demais eixos representados possuem sua conclusão já efetuada, servindo atualmente para o transporte de mercadorias, principalmente grãos, combustíveis e minérios. A opção de transporte de passageiros possui apenas alguns setores isolados em atuação. Recentemente a opção de passeios turísticos vem ganhando maior representação no Brasil.

Fonte: SCHIAVON, 2015

5.2.1 A abertura internacional e o processo de interiorização do território

Os portugueses descobriram apenas o litoral do Brasil e realizaram somente ligeira penetração em seu território, mas, logo em seguida, o encanto do primeiro encontro com a terra desconhecida desaparecia (...) para ser substituído por uma dura realidade em que o colono se via abalado pela mata virgem, (...), exposto às feras, ameaçado pelos índios, (...). (PRADO, 1931, apud: SILVA, 1949, 34)

Em meio às tentativas de promover o território “recém-descoberto”, a coroa portuguesa demonstra ao implantar o sistema de Capitânicas Hereditárias um exacerbado protecionismo de suas possessões além-mar, influenciando assim sua interiorização. A este respeito SILVA (1955, 56) relata que em meio “a porta do sertão desconhecido, inçado de selvícolas insidiosos, o primeiro cuidado do conquistador branco deve ter sido a proteção de seus pastos, plantações e moradas contra o inimigo destruidor”.

Se por terra as comunicações eram dificultadas, pelas incertezas “dos sertões” a saída encontrada se resumia pela ligação marítima, favorecendo assim o histórico povoamento da região costeira. Em meio a esta primeira tentativa de articulação territorial, a coroa portuguesa concentra parte das intervenções “públicas” em torno da construção de fortificações e portos marítimos, realizados por militares portugueses. (NAGAMINI, In: VARGAS, 1994)

Para PRADO JR. (1976, 109) “estas vias penetradoras, sejam por terra, sejam pelos rios, e que articulam e ligam o litoral com o interior, todas elas independentes entre si, vão dar numa disposição fragmentária das comunicações.” Concentrados em meio ao explícito interesse de exploração de seus recursos naturais, tais movimentos revelam dificuldades decorrentes da crescente necessidade de interiorização, que teriam em muitos casos apenas com o pioneirismo paulista e a ação

das bandeiras, a garantia e o aumento das possessões portuguesas na América.

A este respeito, o Professor Doutor Joaquim de Carvalho (In: Revista de História, 1955, 550) relata que “(...) o bandeirante do século XVII estava para as terras do interior como o nosso navegador do século XV para as rotas do Oceano desconhecido”, onde de acordo com MATOS (1974, 25) “lamentavelmente, tão extraordinário movimento de dilatação territorial – um dos maiores de toda a história da humanidade – pouco resultou no que diz respeito ao conhecimento geográfico das regiões perlustradas.”¹⁴⁷

O fato dominante da história de São Paulo, durante o seiscentismo, é a expansão das Bandeiras. O reduzido núcleo de povoamento, que se condensara e consolidara no século XVI, passava a exercer uma função nova, como centro irradiador das famosas penetrações de sertanistas: a função de desbravamento e de conquista, tão considerável por suas relevantes consequências para a formação territorial e política do Brasil, mas que de modo algum concorreu para o desenvolvimento urbano, demográfico e econômico da vida paulista. (ANDRADA E SILVA, S.D, 69-70)

CARVALHO (In: Revista de História, 1955, 550) relata “(...) que o passado de São Paulo está diretamente ligado às fronteiras do Brasil. Se o Brasil tem as fronteiras atuais, ao sul, a ocidente e para o norte, no interior, deve-o, sem dúvida, a São Paulo”. Em síntese, em meio a este processo de expansão, o movimento bandeirista resulta com a “(...) expansão geográfica do Brasil e a fixação das fronteiras muito para além do Tratado de Tordesilhas, com as colônias do Paraguai, da Bolívia, do Peru e da Argentina”.

O professor finaliza sua fala afirmando que em virtude deste processo (o bandeirismo), São Paulo à época, cobria uma área de aproximadamente 3 milhões de quilômetros, compreendendo as terras atuais de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Minas Gerais, Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro, contexto ilustrado na gravura da máxima expansão da Capitania de São Paulo no século XVI-XVIII, segundo o “ensaio de Carta Geral das Bandeiras Paulistas” de Affonso d’E Taunay, ilustrando a abrangência da atuação de bandeiras paulistas conforme os ensaios cartográficos tornando possível a compreensão da força do movimento bandeirista que partindo da cidade de São Paulo, atinge as divisas do território nacional, que conformavam até então o Paraguai, o Peru e Nova Granada.

Considerando a força do movimento bandeirantista para o processo de interiorização do Brasil, ANDRADA E SILVA (1953, 72) destaca ao citar Prado Jr. (1945) que “essa prodigiosa expansão, que ensejou triplicar o domínio colonial português, a oeste do meridiano de Tordesilhas, e formar a imensa base territorial do Brasil moderno, foi condicionada por fatores geográficos especiais, a começar pela posição da vila paulistana”. Desta forma, a cidade de São Paulo se colocava “como centro demográfico isolado no planalto”, sendo o principal ponto de “convergência e partida das vias de penetração para as regiões do Sul e do Centro-Oeste do país”. Movimento semelhante a este, seria identificado apenas em fins do século XIX, em decorrência da expansão do modelo ferroviário de transportes.

¹⁴⁷ Uma ação que seria iniciada a partir do século XVIII, por incentivo do Imperador Dom Pedro I, e concretizada no século XIX, por meio da dispersão de ferrovias no Brasil. Sendo

por este motivo considerada a importância deste movimento ao processo de interiorização e reconhecimento do território nacional.

Figura 5-3 – Máxima expansão da Capitania de São Paulo séculos XVI-XVIII



Com os devidos destaque para a Bandeiras Paulistas, dimensão do processo de expansão territorial. Um movimento que marcaria a posição de São Paulo como importante entreposto e ponto de articulação de diversos caminhos para diferentes regiões do país. Ação que de forma direta ou indireta originaria o traçado de ferrovias e estradas.

Fonte: SILVA, 1949, 36.

Ainda em relação ao contexto expansionista do bandeirismo paulista, CARVALHO (1942: 15) retoma sua análise ao período das descobertas pelos espanhóis, que “assenhorearam-se de toda a América Central e das regiões vizinhas à América do Sul”, avançando em seu processo expansionistas, “tomaram toda a costa sul do continente e atingiram o altiplano dos Andes” já em meio ao que hoje representa o território brasileiro, “penetrando do lado do Atlântico, pelo rio da Prata, subiram suas posses pelo Vale do Rio Paraná, ou melhor, o rio da Prata, toda essa vastidão central seria hoje espanhola ou pertenceria a nações americanas daquela origem”.

Neste contexto de constante disputa territorial, CARVALHO (1942: 15) atesta o fato de que “a história de Mato Grosso, nesse período das Bandeiras e das Monções, das Minas de ouro de Cuiabá e do Guaporé, enche páginas gloriosas referentes ao desbravamento do interior do Brasil”.

Os caminhos abertos no país até o século XVIII relacionavam-se em geral, ao suprimento das necessidades dos engenhos, estratégias em meio a limitada comunicação entre localidades existentes, a busca por riquezas, captura de indígenas e a ação de bandeiras. A vinda da família Real ao Brasil acentua as necessidades em torno da construção e reconstrução de estruturas urbanas, sobretudo relacionadas à melhoria dos caminhos entre as principais localidades de então, além de ressaltar a carência por produtos industrializados, em grande parte importados e de difícil acesso no país.

Coube ao primeiro Império melhorar extraordinariamente as vias, estradas e caminhos que os sertanejos abriram até suas posses e até as fundações que se iam seguindo. Em Mato Grosso, coube ao governo do esclarecido dr. José Antônio Pimenta Bueno, depois marquês de São Vicente, promover a abertura de caminhos mais curtos ligando Cuiabá a São Paulo e Rio de Janeiro.

De um manuscrito (...), consta o seu relatório sobre a abertura de uma estrada (...), de Piracicaba à barranca do Rio Paraná, cumprindo ordens do dr. Antônio Pimenta Bueno, (...), medindo esse trecho cerca de 150 léguas. A distância de S. Paulo a Cuiabá perfazia, por essa via reta, 231 léguas. Esse caminho de Pimenta Bueno foi o precursor do rumo definitivo das estradas de ferro para Mato Grosso. (CARVALHO, 1942: 16)

O fim da guerra com o Paraguai, em 1870 - quando solenemente se declararam abertos à livre navegação internacional os rios Da Bacia Cisplatina - constitui o marco a partir do qual o processo de integração de Mato Grosso ao mercado nacional e, mais ainda, internacional adquire uma dinâmica particularmente intensa. A abertura das vias platinas vinha, de fato, libertar a circulação de mercadorias da dependência dos penosos e demorados caminhos interiores de ligação com o litoral atlântico, até então praticamente os únicos disponíveis: os caminhos terrestres que se dirigiam a Goiás e Minas Gerais e a antiga via fluvial das monções, com suas diversas variantes (QUEIROZ, 1997: 40).

Anos após a resolução do conflito com o Paraguai, merecem destaque outros episódios correlacionados aos acordos internacionais com os vizinhos sul-americanos. Nos relatos de LLOYD (1913), questões com a Guiana Francesa e com a República Argentina, já antes resolvidas, por arbitragem, favoravelmente ao Brasil, vieram juntar-se outras, com a Inglaterra a respeito da Guiana Inglesa, com a Holanda a respeito da Guiana Holandesa, e ainda com a Bolívia e o Equador, em relação às linhas divisórias das fronteiras comuns. Entre os acordos, se destacam as tratativas com o governo Boliviano, cujas estratégias e “vitória” brasileira, beneficiariam o então Estado do Mato Grosso.

Figura 5-4 – Principais Rumos de Penetração séculos XVI-XVIII.



Principais rotas de interesse ao longo do período colonial. “Busca por riquezas”.

Fonte: Silva, 1949, 30.

O acordo definitivo com a Bolívia foi, porém, o mais importante e vantajoso para o Brasil. Há muitos anos o Brasil e a Bolívia disputavam a propriedade da área hoje conhecida pela denominação de Território do Acre, e que compreende uma vasta extensão de terras situadas no vale do Amazonas, abrangendo as mais produtivas zonas de borracha de todo o mundo. (...) A situação, por algum tempo ameaçadora, resolveu-se finalmente, de modo pacífico, (...) pela conclusão dum acordo amigável entre o Brasil e a Bolívia, a respeito da soberania na região disputada. Por este acordo, celebrado pelo Tratado de Petrópolis em 1903, foi o território dividido, (...). Como compensação às vantagens financeiras que houvesse perdido a Bolívia, e em consideração à desigualdade das áreas respectivamente atribuídas a cada um dos países, concordou o Brasil em pagar dois milhões de libras esterlinas à Bolívia e comprometeu-se a construir a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré. (LLOYD, 1913)

A partir deste momento, “a província do oeste¹⁴⁸ passa a receber mercadorias e capitais, provenientes do exterior, em escala antes insuspeitada” (QUEIROZ, 1997: 40). As antigas regiões até então de baixo potencial estratégico e imponência populacional, passam a despertar novas atenções: na análise de QUEIROZ (1997), “o povoado de Corumbá (antes um minúsculo núcleo fronteiriço), em sua nova e importante qualidade de porto terminal da navegação internacional do rio Paraguai, recebe, em sucessivas levas, considerável número de comerciantes estrangeiros, importadores e exportadores, que ali se estabelecem como mediadores entre o mercado mundial e o regional.”

Em poucos decênios, a cidade de Corumbá, ultrapassa a velha Cuiabá em importância econômica e com ela passa a rivalizar em termos de importância política. Reforçando este processo, merece ser citado o fato de quem em 1908, o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil inicialmente previsto tendo a cidade de Cuiabá como ponto final,

demonstraria a cidade de Corumbá, como ponto derradeiro do trecho no Brasil. Da fronteira, a ferrovia seguiria em direção à Bolívia. Com este novo projeto, Cuiabá deixaria de ser o ponto final da Noroeste, cedendo seu posto para Corumbá.

Deve-se ressaltar o fato de que os anseios de aproximação da cidade de Corumbá aos trilhos da Noroeste se lançavam sobre ideais de domínio do mercado logístico articulado em torno da bacia Cisplatina, bem como as taxas aduaneiras impostas pelos países interceptados. A ferrovia seria uma nova opção de escoamento dos produtos centrais do contexto sul-americano até o Atlântico.

Até então todo este florescimento e surto econômico dependia dos rios para sua otimização, um contexto marcado por delicados acordos internacionais, atuantes entre os países detentores de acessos aos rios da bacia Cisplatina (QUEIROZ, 1997: 41).

O interesse econômico na região é despertado, STOLS (1971: 265, apud QUEIROZ, 1997: 40) relata que “a partir dessa época, começa também a fazer-se diretamente presente o capital financeiro europeu. Em 1895 forma-se em Antuérpia a *Compagnie des Produits Cibilis*, que adquire e passa a explorar a charqueada de Descalvados (Decreto nº2007, de 18.4.1895).

Os negócios da borracha, que então tomavam maior impulso, atraem também os capitalistas belgas, surgindo a *Compagnie des Caoutchoucs du Matto-Grosso* e a *Albuna S.A* (Decreto nº 3731, de 6.7.1900). O mesmo autor ainda destaca o fato de que, na mesma época, uma nova companhia belga vinha suceder a Cibilis na exploração de Descalvados: a *Société Industrielle et Agricole au Brésil*, fundada em Bruxelas em 1905 (Decreto nº5983, de 18.4.1906).

Para ALVES (1984: 69-70 apud QUEIROZ, 1997: 30), “o papel da NOB (na medida em que ela veio a substituir a navegação fluvial como meio mais

¹⁴⁸ Ou seja, o Estado do Mato Grosso.

rápido para se atingir Mato Grosso a partir do litoral atlântico), dizia-se, na mudança do polo hegemônico sobre a economia mato-grossense, com o deslocamento da hegemonia econômica platina para o eixo São Paulo-Santos”. Neste sentido, o mesmo autor ainda destaca o fato de que o agente desse deslocamento tem nome e sobrenome: trata-se do capital monopolista; dessa forma, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) seria a demonstração de como “o capital monopolista pensou e utilizou o transporte em função de seus interesses materiais.”

Essa ferrovia foi financiada por capitais franco-belgas, exatamente num momento em que especialmente grupos belgas tinham grande interesses localizados em Mato Grosso: a *Brazil Land and Cattle Packing Co.*, que invernavia gado em suas fazendas de Campo Grande e Três Lagoas, ambos os municípios servidos pela Noroeste do Brasil, e exportava para São Paulo, através da via férrea, gado gordo destinado ao abate no frigorífico de Osasco. É essencial lembrar que tanto aquela empresa como este matadouro industrial pertenciam ao espólio *Farquhar* neste momento. Logo, na análise de ALVES (1984: 69-70), a Noroeste do Brasil era o tentáculo que articulava, para um mesmo grupo monopólico, nesse caso, as fontes de matéria prima e os estabelecimentos industriais que a transformavam.

Neste processo de fixação, desbravadores e investidores internacionais mantinham contato com as embaixadas de seus países de origem, exigindo constantemente do governo brasileiro posicionamentos e intervenções em torno da melhoria dos meios de comunicação e infraestrutura entre os povoados e demais regiões distantes, assim como a garantia da segurança, principalmente nas regiões de fronteiras territoriais.

Em uma consulta aos documentos referentes aos interesses Belgas no Brasil ao longo dos séculos XIX e XX, foram identificadas diversas cartas endereçadas aos Ministros de Relações Exteriores no Brasil e aos Ministros de “*Affaires Étrangères*” na Bélgica. Os documentos relatam entre outros aspectos, as reclamações de diversos empresários em

relação ao baixo interesse brasileiro quanto ao auxílio às companhias internacionais neste período, além da descrição de empreiteiras atuantes em torno da dispersão de portos, ferrovias e produtos industrializados, principalmente nas regiões sul e nordeste do país.

Em 1894, foi identificada nos arquivos belgas, uma carta *Reclamation de la Compagnie des Chemins de Fer Im. Ouest Brésiliens* endereçada em Porto Alegre, Estado do Rio Grande do Sul, este documento descrevia entre outras características as relações e acordos entre o governo brasileiro e a companhia responsável pelo desenvolvimento de uma ferrovia nesta região. Lembrando que neste período, a região Sul do país contava com grande influência Belga e Francesa, aplicadas em construções de equipamentos, incluindo o desenvolvimento de ferrovias e portos.

CARVALHO (1942: 20), destaca que em 1894, o grande engenheiro Christiano Otoni, membro destacado da Comissão de Obras Públicas, dava parecer favorável ao traçado Pimenta Bueno, da Estrada de Ferro para Mato Grosso. “Foi secundado pelos estudos favoráveis, nesse sentido, do general Melo Rego e do engenheiro Luiz Adolfo Corrêa da Costa. Em 1894, o engenheiro Torres Neves também publicou valioso memorial sobre a referida estrada”.

Em meio aos inúmeros estudos que levariam a consolidação da estrada em direção ao Mato Grosso em 1900, foi proposto pelo engenheiro Gonzaga de Campos, um trecho via Santa Ana do Paranaíba. Três anos depois, o engenheiro Emilio Schnoor, publicava o seu “Memorial Projeto da Estrada de Ferro a Mato Grosso e Fronteira da Bolívia”. Nesses estudos, deduziu a superioridade do traçado São Paulo dos Agudos – Itapura – Miranda – Rio Paraguai” (CARVALHO, 1942: 20). Foram os seus pontos de justificativas: “estratégia militar, em caso de guerra; a existência da região fertilíssima de São Paulo dos Agudos a Itapura; as formidáveis reservas hidráulicas das cachoeiras Avanhandava, Itapura e Urubú-Pungá; a existência do trajeto dos encantados Campos de Vacaria; a captação na barranca do Rio Paraguai de toda a navegação da

bacia hidrográfica do oeste mato-grossense; a importância política e econômica da ligação transcontinental pela Bolívia com o Pacífico, ou seja, via Santa Cruz de La Sierra a Antofagasta, no Chile” (CARVALHO, 1942: 20).

Em abril de 1903 escrevia o Engenheiro Emilio Schnoor no seu Memorial do Projecto de Estrada de Ferro a Matto-Grosso e Fronteira com a Bolivia: é nossa opinião que a via férrea a Matto-Grosso deve corresponder ao vasto plano da comunicação transcontinental do Rio de Janeiro ao Pacífico. E, existindo já estrada de ferro transpondo os Andes de Antofagasta a Huanchaca, com prolongamento a Oruro e em construção até La Paz, capital da Bolivia, um dos principais fins em vista, a nosso ver, deve ser de estabelecer a mais curta linha em direção a Huanchaca, donde só restará descer os Andes e estabelecer uma linha facilíssima do pé dos Andes pela planície até o nosso ponto terminal na fronteira Boliviana para ficar estabelecida a E. F. Transcontinental do Atlântico ao Pacífico na América do Sul. (APONTAMENTOS SOBRE A “COMISSÃO SCHNOOR” DA E. F. NOROESTE DO BRASIL. ESTADO DE MATTO-GROSSO, 1903)

Reforçando a eminente necessidade de se articular a porção central do Brasil, outra carta identificada em 1904 foi enviada à Embaixada de Bruxelas solicitando a intervenção dos Oficiais Belgas no Brasil, buscando assim a proteção de imigrantes belgas e novas determinações quanto à ligação da localidade aos centros de produção no litoral do país, que até o momento fazia uso dos rios para a dispersão de seus produtos. Este documento foi enviado por M. A. Van de Kerchove, proprietário da *Compagnie des Produits Cíbils* localizada em Corumbá.

Estas reclamações entre outros vestígios podem auxiliar a compreensão dos motivos que levaram a alteração e a conquista de investidores em torno do traçado de inúmeras companhias ferroviárias no país. Entre as quais as transições ocorridas com o direito de exploração da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Após vários estudos, entre eles os Planos Rebouças (1874), Bicalho (1881), Ramos de Queiroz (1882) e o Plano da Comissão (1890), em 1890, o governo brasileiro lança o decreto nº 862 de 16 de Outubro de 1890, o qual “Concede privilegio, garantia de juros e mais favores para o estabelecimento de um sistema de viação geral ligando diversos Estados da União á Capital Federal”, ou seja, a ferrovia que comunicaria o contexto econômico brasileiro à porção central do país, inicialmente idealizado pela linha Uberaba-Coxim. Quinze anos após a criação do decreto que cortaria o interior do país, em 1905, tem início as obras em Bauru, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Possuindo seu traçado inicial alterado, assim como a formação de outro grupo de investidores (SCHIAVON, 2015).

Sendo as obras iniciadas em 1905, a construção desta linha no Estado de São Paulo representa uma espécie de exceção, uma vez que conta com a atuação de companhias, empreiteiras e parte do financiamento de origem francesa e belga, característica comum em cidades das regiões Sul e Nordeste do país, além do Rio de Janeiro.

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil carrega consigo uma particularidade histórica: foi a única, dentre as várias ferrovias que cortam o Oeste paulista, a avançar pelo outro lado do Rio Paraná. Outras vias férreas paulistas planejaram ou ensaiaram o mesmo passo, mas não o deram. Essa circunstância deu a cidade de Bauru, como ponto de partida da linha, um papel especial, contribuindo para transformá-la num dos mais importantes entroncamentos ferroviários do Brasil. (QUEIRÓZ, 1997: 01)

Ainda em 1905, o Brasil apresenta um papel de destaque no contexto sul-americano ao sediar o 3º Congresso Pan-Americano, a primeira vez que a sede do evento se localizava numa capital Sul-Americana (a primeira ocorrera em Washington, em outubro de 1889, e a segunda no México, em outubro de 1901, na terceira edição, a Argentina e a Venezuela pleiteavam tal honraria). Esta edição possui como marca o pontapé inicial em torno da construção de uma grandiosa estrada de ferro Pan-

Americana. As decisões reuniram a presença de representantes distintos das várias repúblicas americanas, entre eles o então secretário de Estado norte-americano, o Sr. Elihu Root.

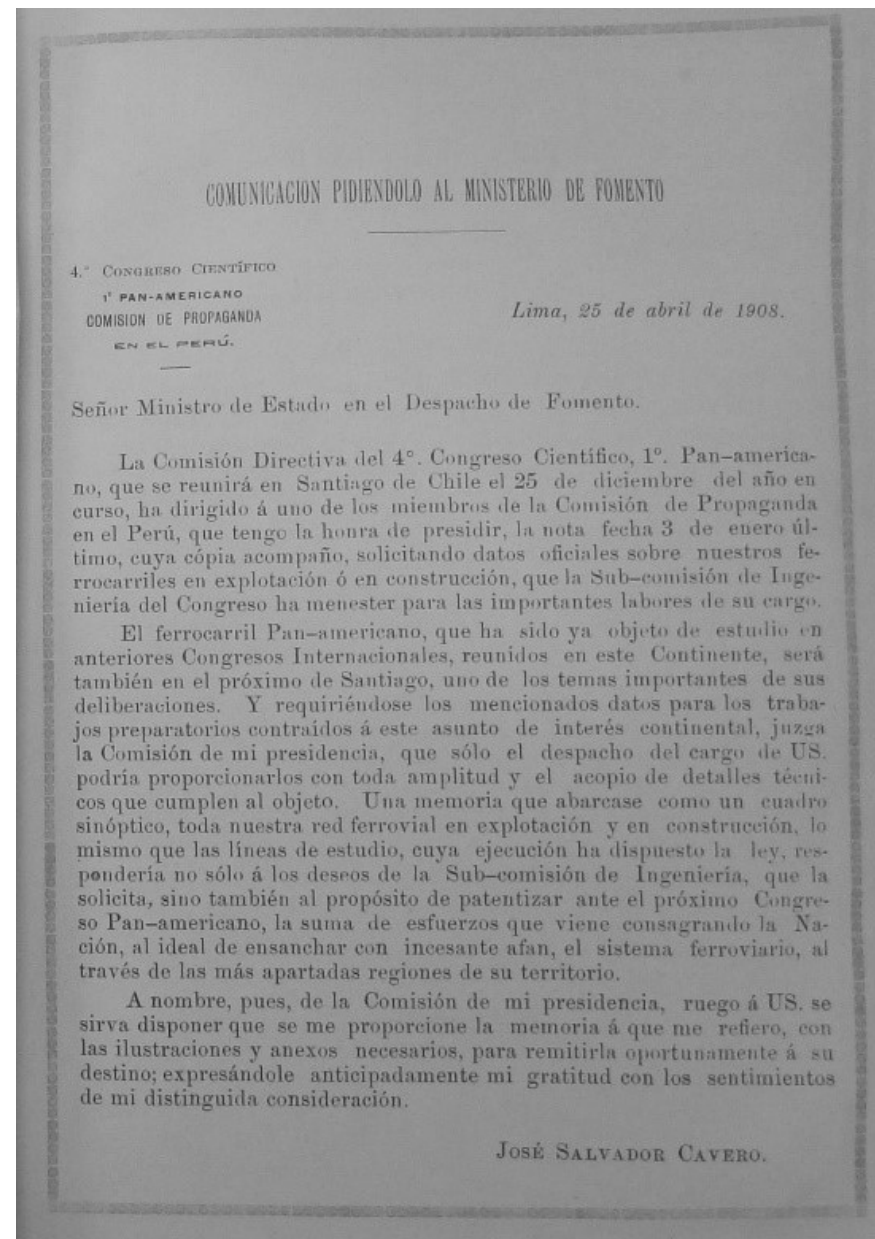
Um acontecimento, que atraiu a atenção do mundo para o Brasil, foi a reunião do 3º Congresso Pan-Americano, no Rio de Janeiro, em 1905 (...). Foi votada, nele, importante moção em favor do arbitramento e em continuação da política adotada nas duas conferências anteriores; e foram dadas instruções aos delegados à segunda Conferência de Haia (...). O resultado mais importante do Congresso foi, porém, do ponto de vista prático, a passagem duma moção em favor da construção duma grande estrada de ferro Pan-Americana, ficando acordado que cada país se encarregasse da construção do trecho que atravessasse o seu território, completando-o dentro do menor prazo possível. (LLOYD, 1913)

Em 1908, um novo Congresso Pan-Americano, seria realizado em Santiago, onde a consolidação da Ferrovia Pan-Americana seria mais uma vez debatida. No documento de divulgação do evento, encaminhado para todas as autoridades e instituições de ensino de engenharia do contexto americano, destacava-se a importância do evento e a necessidade de realização de estudos que ilustrassem o desenvolvimento ferroviário de cada nação até o momento.

Figura 5-5 – Congresso Internacional, 1908

Carta convite para o Congresso Internacional Pan Americano de 1908, Santiago.

Fonte: COSTA, 1908



*El indicado tema há merecido los honores de la discusión en los Congresos Internacionales Pan-Americanos y en los de carácter puramente científico, que se han llevado á cabo en este Continente, com lo que se deja claramente establecido que las cuestiones y problemas que en él van envueltos, ocupan hoy preferente lugar en la mente de los hombres de pensamiento u acción, que se preocupn de alegar nuevos y nuevos elementos de progreso à la América.*¹⁴⁹ (COSTA, 1908)

Vale salientar, que um ano antes, portanto em 1907, era alterado o destino da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que deixava a cidade de Corumbá, como ponto final dos trilhos que tinham seu início na cidade de Bauru. Em 1908, o engenheiro Emílio Schnoor entrega seu estudo ao então Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas.

No intuito de melhorar o traçado da linha para Mato Grosso, de que é concessionária a Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil, expediu o Governo em 1907 o decreto nº6463, de 25 de abril, inovando o contrato de modo a alterar, a partir do quilômetro 309, o primitivo traçado da estrada, que, em vez de tomar a direção de Cuiabá, devia, a partir daquele ponto, procurar a travessia preferível do rio Paraná, nas imediações da corredeira do Jupuíá, e passando por Aquidauana, ou outro ponto mais conveniente do curso francamente navegável do rio Paraguai ou de seu afluente, encaminhar-se para Corumbá.

O novo traçado traria a vantagem de servir ao sul do Estado de Mato Grosso. Pelos estudos, se verifica que a linha até Corumbá não oferecerá dificuldade alguma, a não ser na travessia do Paraguai, onde haverá necessidade de uma ponte com 375 metros de comprimento, acompanhada de 620 metros de viadutos, na margem direita, e 270 na margem esquerda, além de extensos aterros, para vencer a zona de

inundações do rio. Põem também de manifesto os estudos à vantagem da escolha de Corumbá, cidade próspera, bem situada, a oito quilômetros apenas da fronteira boliviana, para ponto terminal da estrada. (SCHNOOR, 1908)

No contexto brasileiro, o projeto da Transcontinental Santos-Arica foi firmado em 1908, por meio do decreto que previa a transição do ponto final da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil da cidade de Cuiabá, capital do então Estado de Mato Grosso, para Corumbá, na divisa com a Bolívia (um traçado proposto desde os primórdios do lançamento da companhia em 1905). A partir desta transição, o trecho da Noroeste se comunicaria em Bauru com os trilhos da Sorocabana que direcionariam mercadorias e passageiros para a cidade de São Paulo e desta para Santos, por meio dos trilhos da São Paulo Railway.

Ressaltando a importância exercida pelo Porto de Santos em meio aos primeiros anos do século XX e considerando que boa parte dos produtos era encaminhada por trilhos pelo eixo São Paulo – Santos da *São Paulo Railway Company*, é válida a consideração do projeto de articulação proposto pela Transcontinental Santos-Arica, prevendo assim a comunicação entre os Oceanos Atlântico e Pacífico.

No contexto da Transcontinental, o trajeto brasileiro seria complementado pelo trecho Boliviano (que demonstra até os dias atuais um trecho não executado entre as cidades de Santa Cruz de La Sierra e Cochabamba), e em sequência ao trecho Chileno, que atravessando a Cordilheira teria seu ponto final na cidade portuária de Arica (SCHIAVON, 2020).

Seja ao longo do período Colonial, Império ou em meio aos primeiros anos da República devem ser destacados os esforços de consolidação hegemônica brasileira em meio ao contexto político sul-americano.

¹⁴⁹ O tema indicado tem merecido as honras de discussão nos Congressos Pan-Americanos Internacionais e nos de carácter puramente científico, que se têm realizado neste Continente, visto que está claramente estabelecido que as questões e problemas que nele surgem Eles estão envolvidos, ocupam hoje um lugar preferencial nas mentes dos homens

de pensamento ou ação, que se preocupam em reivindicar novos e novos elementos de progresso na América.

Figura 5-6 – Retroterra do Porto de Santos em 1914



Em decorrência de todo o processo de articulação das bandeiras e do despontar das ferrovias sobretudo em meio ao Estado de São Paulo, o porto de Santos se coloca como principal ponto de entrada e escoamento de mercadorias. Uma hierarquia que ainda se mantém até nossos dias, em que o porto de Santos se coloca como o 3º porto de importância na América Latina, o 1º da América do Sul.

Fonte: SILVA, 1949

Figura 5-7 – Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica



Fonte: SILVA, 1949

Outros projetos buscaram comunicar os litorais Atlântico e Pacífico em meio ao contexto sul-americano, sendo boa parte não realizados. Merece destaque o eixo do Ferrocarril Transandino Los Angeles-Mendoza, inaugurado em 1910, marcado por várias dificuldades técnicas. Ao contrário do trecho da Transcontinental Santos-Arica, o trecho Transandino foi finalizado e foi operante até o ano de 1984.

Figura 5-8 – Ponte Francisco de Sá.

Ponte Francisco de Sá, encontra-se no Rio Paraná, entre os Estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul

Fonte: CARVALHO, 1942

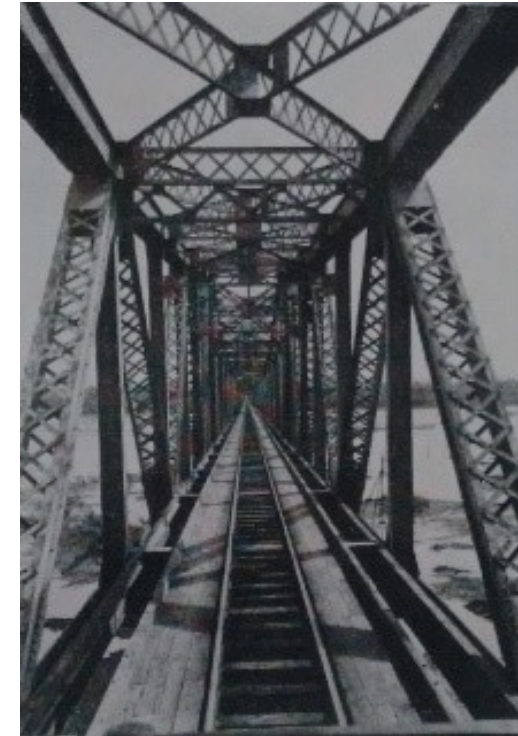
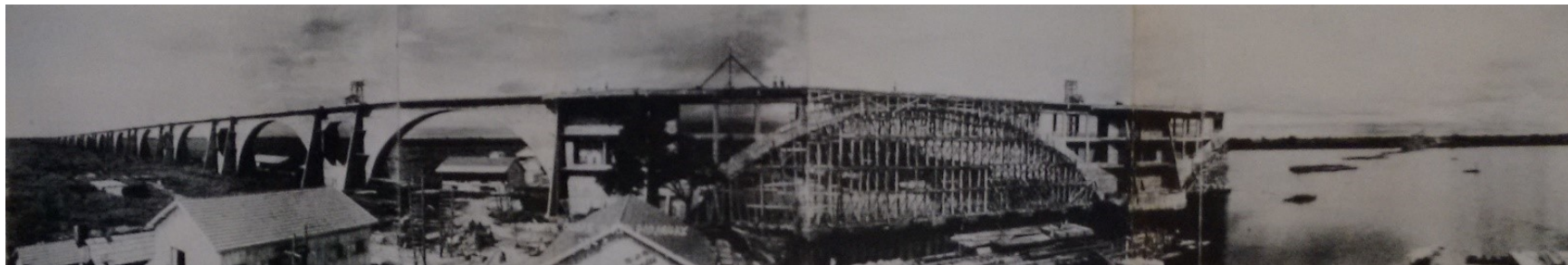


Figura 5-9 – Estrada de Ferro Transcontinental Santos-Arica



Ponte Eurico Gaspar Dutra, encontra-se no Rio Paraguai, entre os Estados de Mato Grosso do Sul e a Bolívia.

Fonte: CARVALHO, 1942.

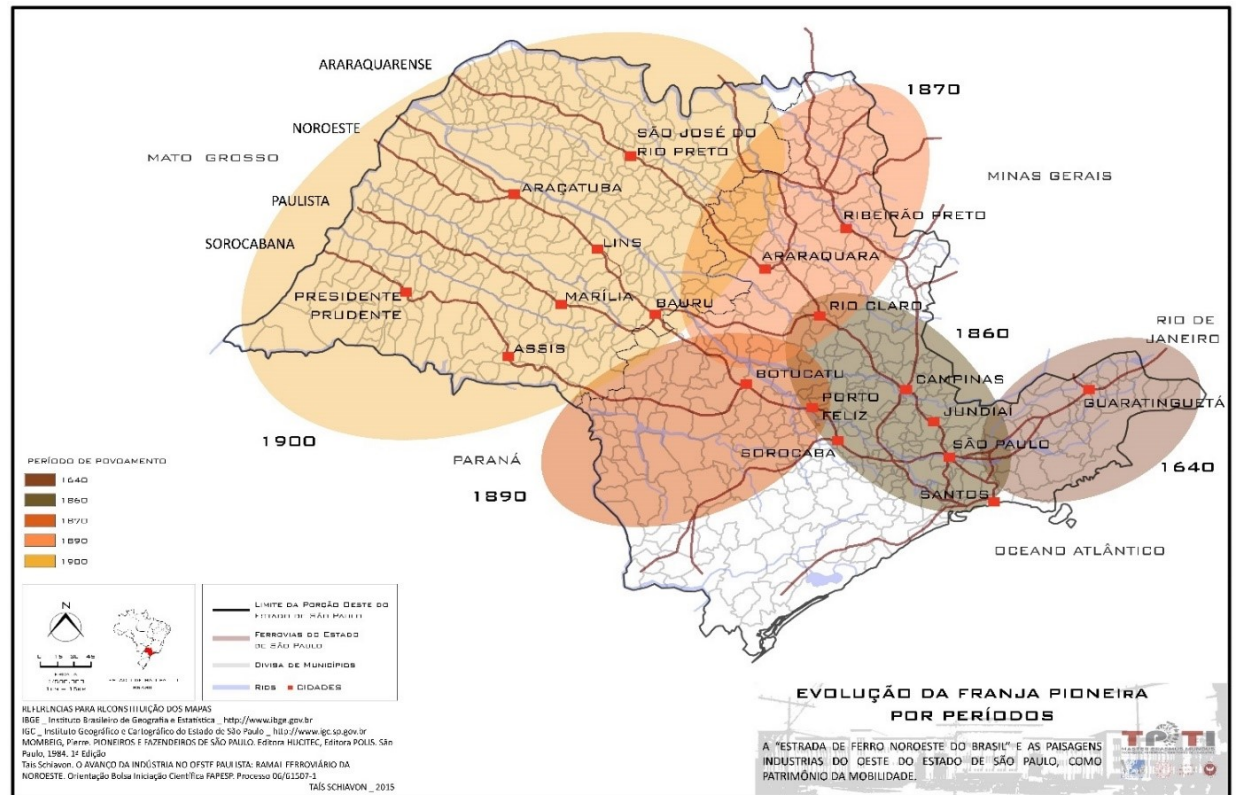
O Contexto brasileiro e o delinear dos ideais da Marcha para o Oeste.

Em termos gerais, a “Marcha para o Oeste” no contexto brasileiro, pode ser vista como o resultado da redução dos índices de produção de café no Estado do Rio de Janeiro, caracterizando desta maneira, a "marcha" em busca de novas áreas de cultivo do grão e colonização do território nacional. Neste processo, caracterizado ao longo do século XIX, as ferrovias foram responsáveis entre outras características pela absorção de produtos e seu direcionamento aos portos, utilizando muitas vezes neste processo os chamados corredores de exportação (SCHIAVON, 2018).

Entre os inúmeros estudos geográficos responsáveis pela descrição das regiões brasileiras, DEFFONTAINES (1936) distingue as chamadas “zona pioneira” e “zona de sertão”. Nas palavras do geógrafo, “nas fronteiras de São Paulo ainda haveria dezenas de milhares de alqueires inteiramente recobertos pela grande floresta, na qual só viviam alguns caboclos.” Neste ambiente, MONBEIG (1984: 205) relata que “quinze anos depois, não é mais exato falar de um sertão paulista, pois tudo o que permanecia intacto até a grande depressão econômica foi invadido pelos derrubadores de mato e hoje faz parte da zona pioneira

Figura 5-10 – Evolução da Franja Pioneira por Períodos.

Fonte: SCHIAVON, 2015.



Tendo em vista as discussões em torno do conceito de fronteira, RETTO Jr. (et. Al. 2013) destaca o fato de que “pensar a fronteira como objeto de estudo pressupõe não pensar apenas em suas delimitações geográficas”. Neste sentido, destacam as discussões de MARTINS (1975), que caracterizam a “Frente Pioneira” como um verdadeiro empreendimento econômico: onde companhias de colonização, ferrovias, comércios, bancos etc. tonam-se os personagens responsáveis pelo financiamento da produção comercial, compondo um verdadeiro agrupamento de fatores que faz com que tal fenômeno se insira organicamente no âmbito da economia mundial.

Até o século XIX, novas companhias eram criadas à medida que novas áreas de produção eram abertas, ou conforme aumentavam o prestígio dos renomados produtores de café. O século XX abre um novo processo à dispersão ferroviária no país, que tem com o avanço em direção à região Oeste do Estado de São Paulo a clara demonstração desta nova lógica, mesclada em sua essência com os ideais de progresso e modernização.

Neste ambiente, anteriormente caracterizado por sua condição “selvagem”, as ferrovias tornam-se responsáveis, tanto pela abertura do território, quanto pela criação e desenvolvimento de novas cidades, um posicionamento anteriormente voltado para determinadas atividades econômica dedicadas à extração de riquezas naturais, expansão do cultivo do café entre outras características. Uma atitude pouco comum no Brasil, sobretudo no Estado de São Paulo, onde as companhias serviam áreas previamente produtivas e urbanizadas. (RETTO Jr.; et. al., 2013)

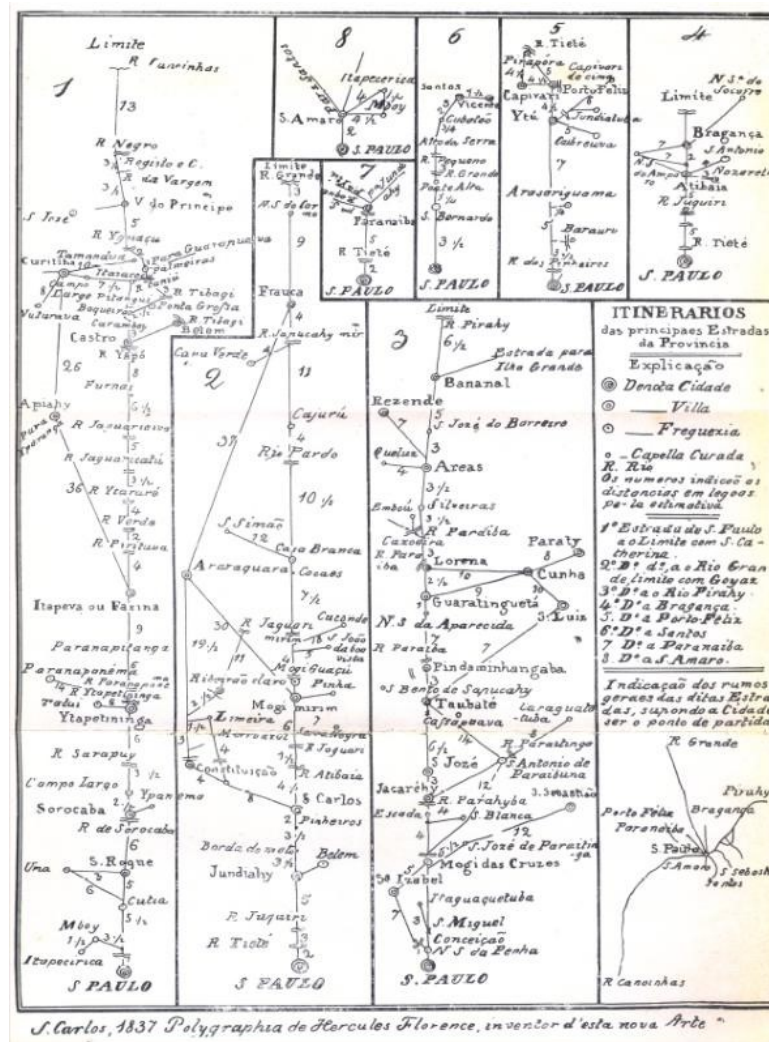


Figura 5-11 – "Itinerarios das Principaes Estradas da Provincia".

Fonte: ALESP. Ensaio D'um Quadro Estatistico da Provincia de São Paulo, 1837.¹⁵⁰

¹⁵⁰ Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/imperio.html>> acesso em Outubro de 2020.

Ao considerarmos o fato de que 65% no território do Estado de São Paulo foi urbanizado pelo avanço da “Frente Pioneira”, movimento que em grande parte ocorre em parceria entre o cultivo do café e a dispersão de ferrovias, compreendemos a importância do desempenho deste meio de transporte ao Brasil, principalmente em meio à transição dos séculos XIX e XX. Em meio à “Marcha para o Oeste” observa-se desta maneira, o avanço das companhias Araraquarense, Noroeste, Alta Paulista e Alta Sorocabana, que indo além do até então limite natural delineado pela Depressão Periférica Paulista, transformariam o “sertão” por meio do transporte de pessoas, bens e serviços, alterando a antiga paisagem do “território desconhecido” (SALGUEIRO, 2006), para um ambiente composto por cidades “modernas” abertas em um curto período.

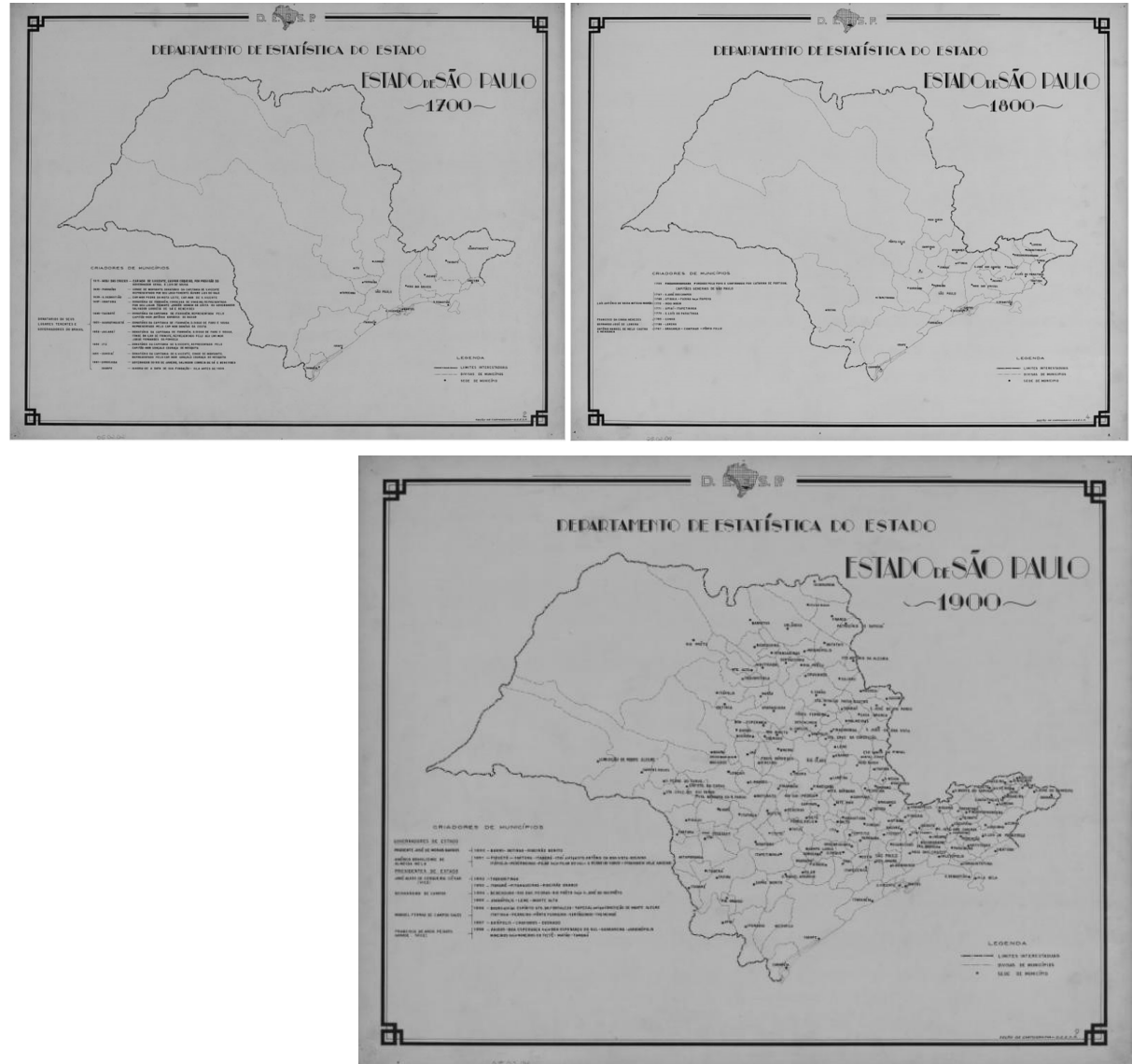
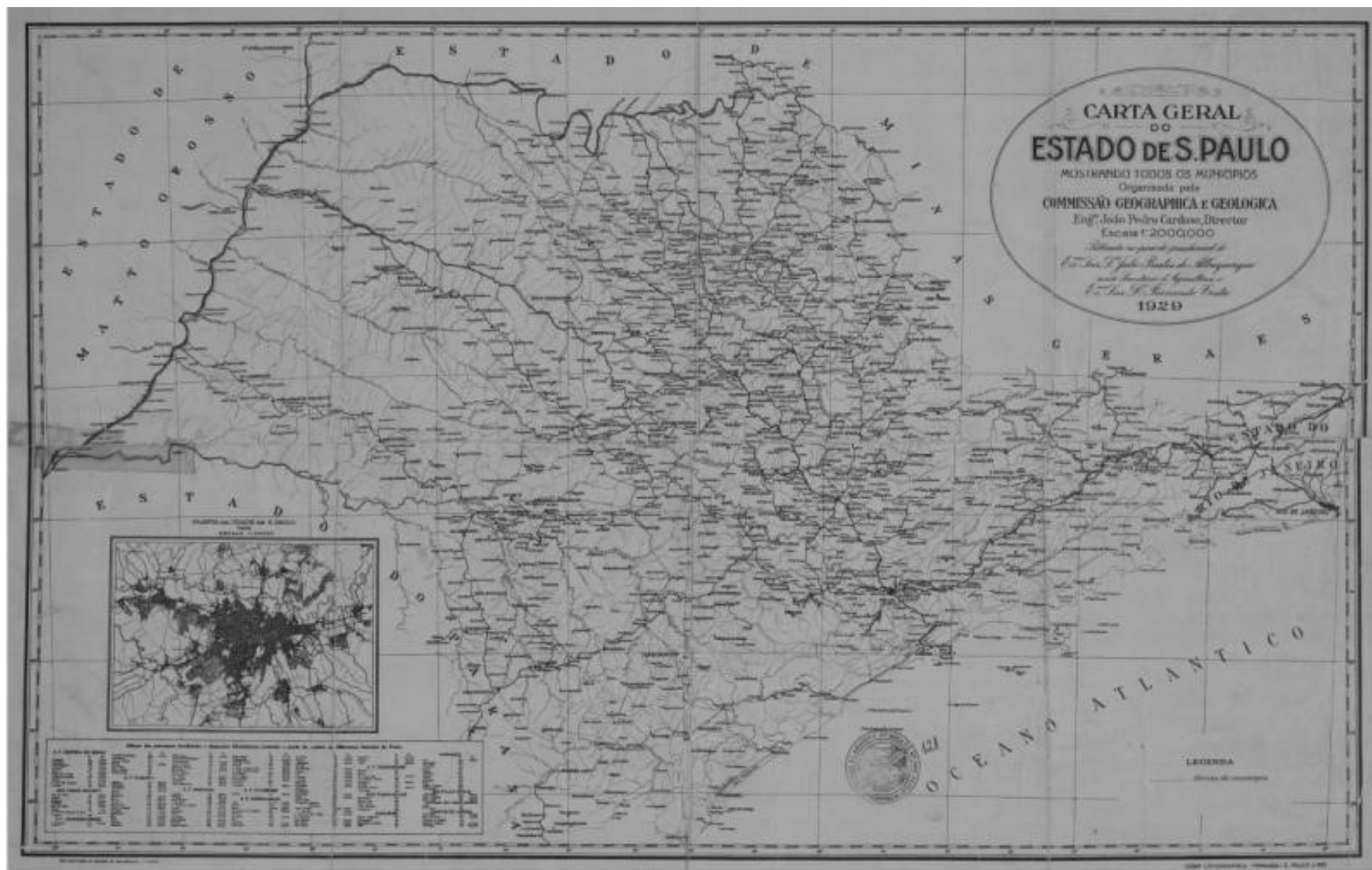


Figura 5-12 – Estado de São Paulo, 1700, 1800 e 1900.

Fonte: ALESP. Seção de Cartografia do Departamento de Estatística do Estado, 1700, 1800, 1900.¹⁵¹

Figura 5-13 – Estado de São Paulo, 1929.



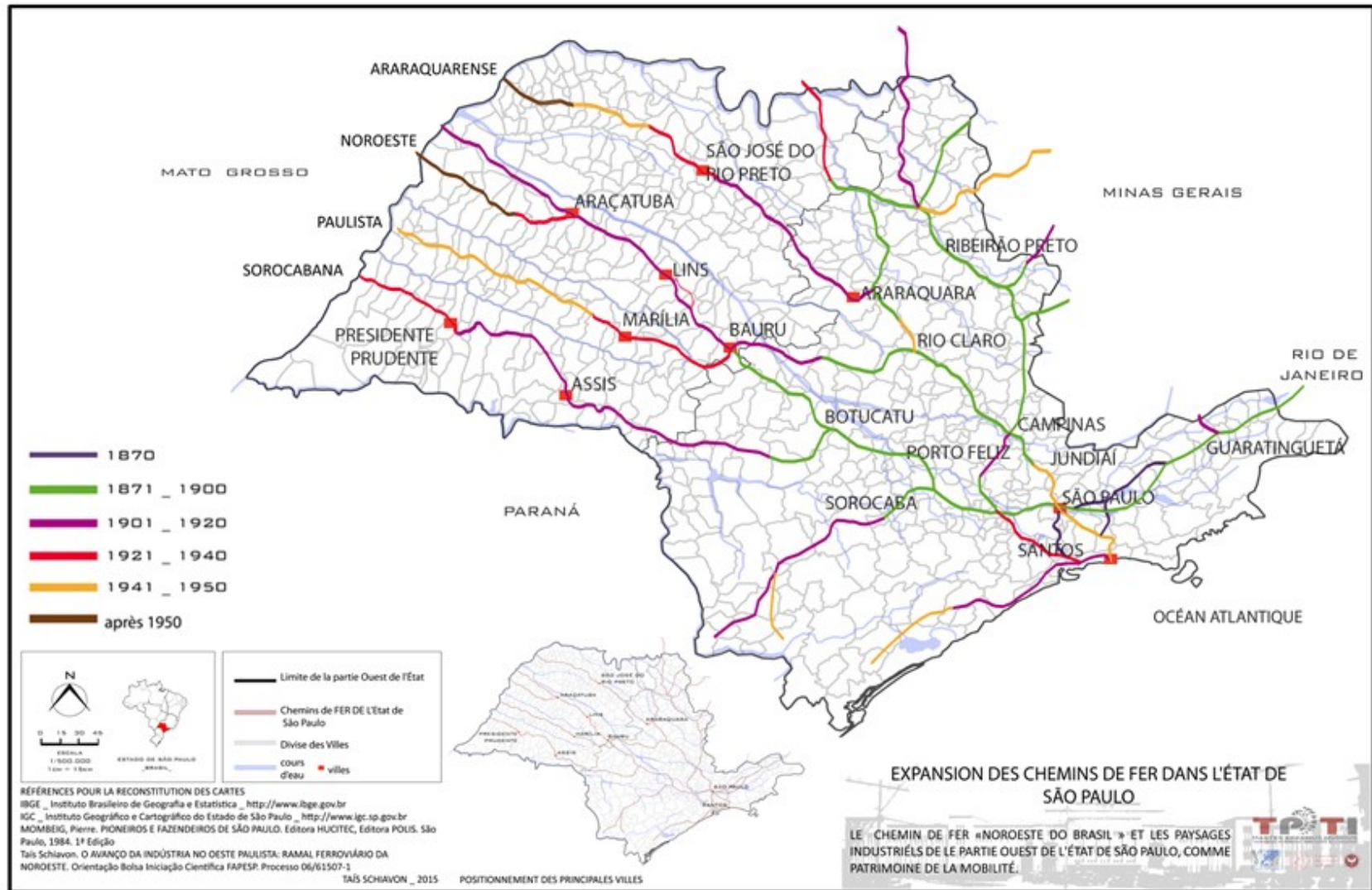
Fonte: ALESP, Comissão Geographica e Geologica, 1929.

Figura 5-14 – Mappa do Estado de São Paulo, com todas as linhas de estradas de ferro em tráfego, em construcção e projectadas.



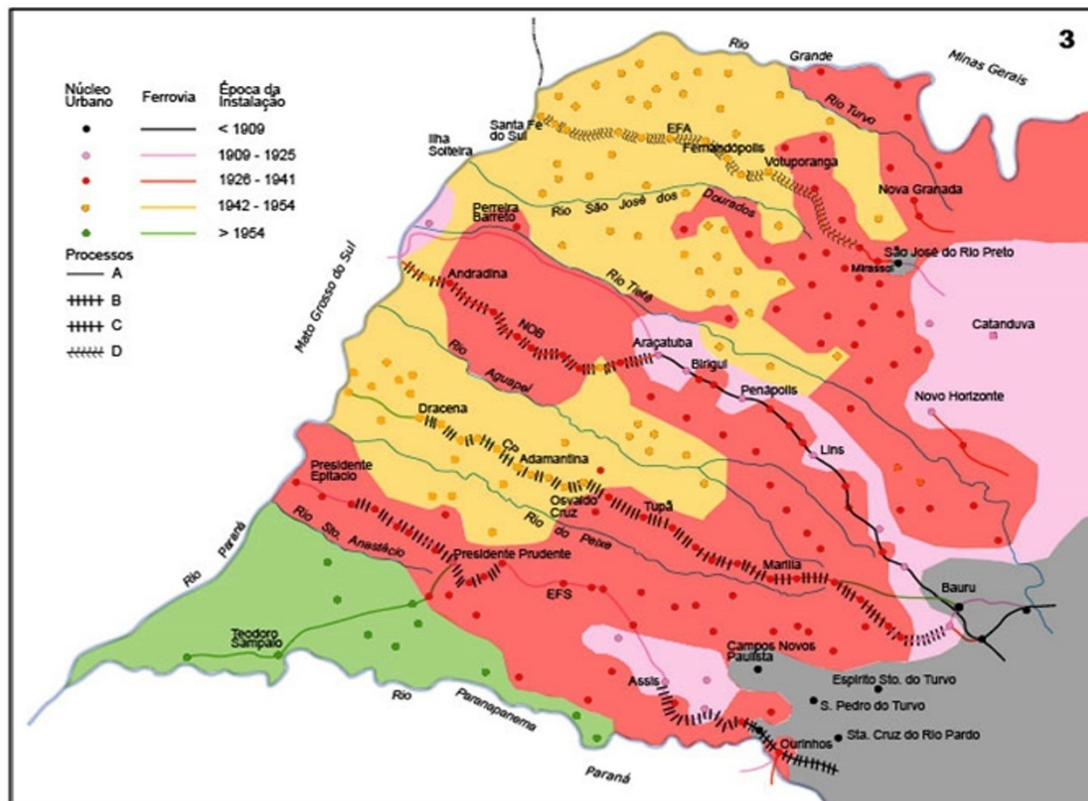
Fonte: ALESP. BONVINCINI, 1891.

Figura 5-15 – Expansão das Ferrovias no Estado de São Paulo ao longo do século XX.



Fonte: SCHIAVON, 2015

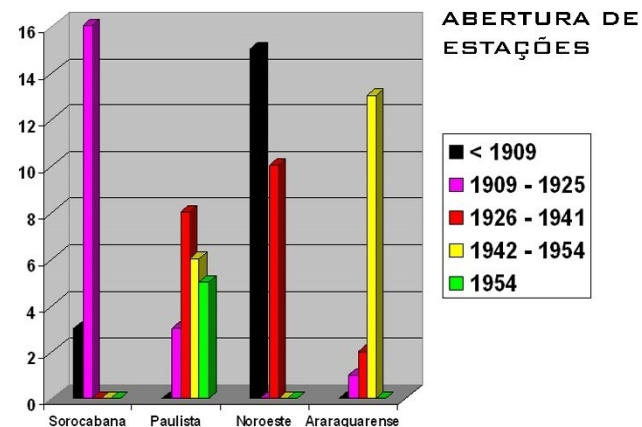
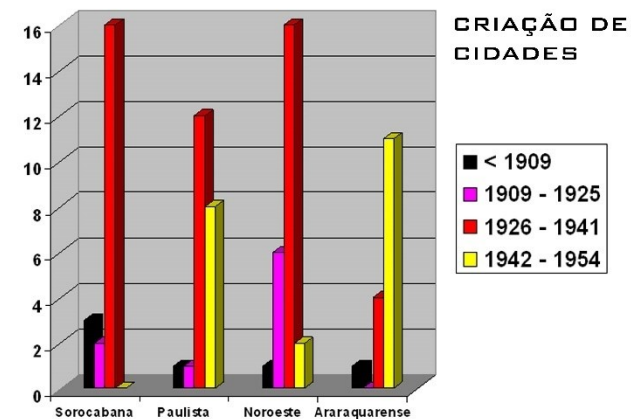
Figura 5-16 – Criação de municípios e ferrovias em São Paulo



ÉVOLUTION DU PROCESSUS DE FORMATION DE VILLES DANS L'OUEST DE SÃO PAULO

Evolução do processo de formação de cidades do Oeste de São Paulo, a partir da implantação dos quatro ramais ferroviários: Alta Paulista, Alta Sorocabana, Alta Araraquense e da Estrada de Ferro Noroeste Brasil.

MENEZES, Everton Pellegrini de. A QUADRÍCULA E SUAS VARIAÇÕES NA OCUPAÇÃO EXTENSIVA DO TERRITÓRIO DO OESTE PAULISTA: ESTUDO COMPARATIVO NOS QUATRO RAMAIS FERROVIÁRIOS. Orientação Bolsa Iniciação Científica. Processo 06/58396-3.



Fonte: SCHIAVON, 2018

Pouco a pouco as regiões abandonam a condição de mata fechada em troca da abertura de fazendas e organizados núcleos urbanos dotados de centros de produção, investimentos e influências nacionais e estrangeiras difundidas sob a forma de equipamentos e conhecimentos técnicos (SALGUEIRO, 2007).

Esse rápido processo de modernização revela as influências dos grandes centros europeus, em virtude da circulação de ideias e ideais dispersos por técnicos e engenheiros do velho mundo, contratados por companhias para a realização de estudos de viabilização e implantação das obras de arte ferroviárias e consequente atuação urbana. No oeste paulista, em muitos casos, as novas cidades surgiam com características urbanas presentes em meio aos grandes centros urbanos nacionais e mundiais.

Em reflexo à inexistência de uma solidificada rede de transportes terrestres, as ferrovias mostram-se ao longo do século XX como elemento de importância ao desbravamento e reconhecimento territorial, criando ligações entre as várias regiões brasileiras. Neste processo, “a ‘franja pioneira’ (...) é uma fronteira que progride irregularmente e em direções confusas” que a partir do Vale do Paraíba, poderia seguir por meio do ‘Caminho de Goiás¹⁵²’, ou bifurcar-se para a porção leste do Estado de São Paulo, o ‘interior paulista’, a partir do município de Jundiaí, ou a norte rumando para as cidades de Campinas e Rio Claro, aonde fora inicialmente fixado o plantio do café. Posteriormente ao esgotamento destas áreas, a ‘franja pioneira’, seguiria rumo ao sul, onde se funda a cidade de Sorocaba, assim como rumo ao oeste do Estado, onde merece destaque a cidade de Ribeirão Preto” (MONBEIG, 1984: 63). Desta forma, caracteriza-se como “Franja

¹⁵² Caminho de Goiás _ Nomenclatura utilizada por Sérgio Buarque de Holanda, dada à rota que seguia da Porção do Vale do Paraíba, a partir do Estado de São Paulo, rumo aos Estados de Minas Gerais e Goiás, áreas estratégicas do território brasileiro em função da existência de minerais preciosos. No século XVII, também fora aberto o ‘Caminho do Sul’, trecho responsável pela ligação dos Campos de Curitiba as demais áreas extremas da América Portuguesa. Este percurso torna-se de grande importância ao desenvolvimento da cidade

Pioneira”, o movimento em torno do avanço do território brasileiro, que a partir do Estado do Rio de Janeiro, seguia rumo ao Estado de São Paulo, por meio do Vale do Paraíba, entre os anos de 1645-1646, com a formação dos povoados de Taubaté e de Guaratinguetá.

Como forma de otimização deste processo, a consolidação de novos caminhos era uma constante, entre as novas possibilidades a disseminação da lógica ferroviária seguiria em muitos casos as diretrizes dos antigos caminhos terrestres e trechos de navegação. Ao descrever este processo, CALÓGERAS (1928: 111) relata que “em São Paulo, no Triângulo Mineiro e Goiás, as diretrizes obedecem ao mesmo impulso. A Mogiana reproduz o caminho do Anhanguera. A Paulista e a Noroeste, até o rio Paraná, copiam o caminho dos rios que levou à conquista de Mato Grosso, desse ponto em diante, encurtaram a velha comunicação histórica pelos afluentes do Paraná e do Paraguai, e evitam o tradicional varadouro do Camapuan. A Sorocabana, por suas duas penetrações de S. Paulo a Presidente Epitácio, à margem do Paraná, e ao Salto Grande do Paranapanema, se identifica com as duas vias de acesso da vila de Piratininga, às reduções jesuíticas do Paraguai e às possessões castelhanas”.

Deste ponto é interessante notar que ao contrário do que aconteceu com grande parte do desenvolvimento ferroviário mundial, onde as ferrovias estruturam-se em ambientes consolidados, as companhias desenvolvidas em território brasileiro, oscilam neste comportamento, um exemplo disso ocorre com as companhias do Oeste do Estado de São Paulo, abertas em regiões completamente despovoadas.

Ressaltando este contraste, PINTO (1903: 03), descreve que “talvez em parte alguma do mundo, com efeito, a acção do caminho de ferro tenha

de Sorocaba, uma vez que a movimentação de tropas vindas da região sul do país era intensa. Neste sentido cria-se na cidade de Sorocaba uma importante área de pousos ou internadas para o descanso das tropas que traziam gados e muaras, para comercialização em São Paulo.

sido tão vivaz, e tenha cooperado tão imediata e eficazmente para o desenvolvimento agrícola, industrial e comercial de um país, como o fez em São Paulo, ao ponto de ser licito afirmar que a história do progresso social e econômico do Estado bem se pôde assinalar graphicamente pelo diagrama evolutivo de sua rede de viação férrea.”

Ao considerarmos as dificuldades econômicas brasileiras, PEREIRA DA SILVA (1904: 746, apud: SAES, 1981: 24) afirma que “para que as estradas de ferro possam viver é preciso que haja população nas respectivas regiões e que essa população seja ativa, que produza.” Entretanto o mesmo autor relata que a conformação ferroviária brasileira, teria boa parte de sua estruturação baseada sem a determinação destes requisitos. Desta forma, ao complementar as afirmações de PEREIRA DA SILVA (1904), DUNCAN (1932: 8) recorda que “ao construir estas estradas, os brasileiros se defrontaram com várias dificuldades, (...) nem mesmo havia uma única mercadoria importante para dar base a prosperidade ferroviária”.

O desenvolvimento do complexo cafeeiro no Estado de São Paulo, proveniente das terras desgastadas do Rio de Janeiro, criaria condições para que ao longo dos anos se consolidasse uma base econômica suficiente para o financiamento dos primeiros empreendimentos. Com o cultivo demonstrando índices de produção cada vez maiores, destacam-se as dificuldades para o transporte dos grãos aos portos de exportação, torna-se evidente a necessidade de implantação de eixos capazes de otimizar o transporte da produção cafeeira até o Porto de Santos.

No Brasil, a crescente necessidade de circulação entre os centros de produção e os mercados de consumo e exportação impulsionou, no início do século XIX, o desenvolvimento de diversos projetos, cujas estratégias buscavam em geral, a atuação de investimentos privados, sendo inicialmente desenvolvidos em torno da criação de caminhos terrestres e fluviais e posteriormente ferroviários, em parceria com a interiorização do território impulsionada pela abertura de novas áreas de plantio e povoamento que, a partir do Rio de Janeiro (capital do

Império), seguiriam rumo ao Vale do Paraíba, na divisa entre São Paulo e Minas Gerais. A partir dessa região, os caminhos deveriam buscar os produtos extrativistas, que em geral apresentavam a expansão de suas fronteiras, evidenciando a precariedade de transportes e impulsionando novos projetos. Incluindo projetos de caráter internacional, como o primeiro traçado da Transcontinental Santos-Arica anunciado em 1908.

Nesse contexto de transformações, a ferrovia, primeiro grande eixo de propulsão territorial e articulação industrial, busca inicialmente nas áreas de expansão da produção cafeeira, produtos e pessoas, transferidos entre as novas regiões e o mercado consumidor. Examina-se o fenômeno da urbanização na sociedade apenas a partir do despontar de processos industriais. A paisagem urbana e rural muda rapidamente, o campo se submete à cidade: do pequeno povoado nasce uma pequena cidade e da pequena cidade uma grande cidade. No Brasil, esse processo ganha maior força no século XX, mais precisamente a partir de 1920, inicialmente concentrada na porção centro-sul do país. Na década de 1930, passa a atingir outras regiões do território, entretanto, sua maior expressão seria verificada no Estado de São Paulo, em partes como reflexo do ciclo cafeeiro e da expansão ferroviária no Estado.

Até o impulso da industrialização, a atividade econômica brasileira era dedicada ao comércio e a agricultura voltada para exportação internacional de mercadorias. As ferrovias iriam proporcionar não apenas maiores facilidades no transporte dos produtos agrícolas, mas também a inversão dos capitais na industrialização, impulsionando também o surgimento de novos núcleos e a maior concentração da população nas áreas urbanas.

Nos anos 1950, com o projeto de alteração da capital nacional para a cidade de Brasília, bem como os novos anseios de articulação territorial, pouco a pouco, as ferrovias seriam deixadas de lado, sendo impulsionada por meio de ações pontuais e imprecisas, em troca de um

novo ideal de articulação pautado pelo ideal rodoviário de transportes, já estimulado por décadas anteriores.

No quadro da crise do sistema interamericano podemos afirmar que os países sul-americanos como um todo se defrontam, em maior ou menor escala, com os mesmos problemas, sobretudo em relação ao alto grau de dependência de petróleo importado (que também se reflete na dependência como combustível para o transporte de suas mercadorias e modal adotado - rodoviário) e o baixo grau de integração social do país.

Diferentes, quanto a sua natureza e aos aspectos da vida coletiva de cada contexto por eles atingidos, esses dois macroproblemas estão, em última análise, na raiz da maior parte das deficiências do país e são a causa profunda, embora evidentemente não exclusiva, do crítico nível de vulnerabilidade econômica e logística, alcançado pelos países e blocos econômicos.

Além disso, deve-se salientar o dinamismo das chamadas “fronteiras agrícolas”, sobretudo em meio ao território brasileiro. Se em meio a transição do século XIX para o século XX o café ditava o movimento para a Marcha para o Oeste, impulsionando a economia do Estado de São Paulo, a transição entre o século XX para o século XXI traz a hegemonia da laranja, da cana-de-açúcar, da borracha e da soja, que partindo do Estado de São Paulo avançam em direção aos Estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia, Tocantins, Pará e Amazonas: a Marcha para o Oeste segue seu rumo, deixando marcas em meio ao território atravessado, carregando consigo novas logísticas e estratégias, que de um modo em geral não apresentam articulação com as estratégias anteriores. (THÉRY; DE MELLO-THÉRY, 2018)

Se por um lado o Brasil assume pioneirismo industrial em comparação à diversos países do bloco sul-americano, por outro lado, ainda se coloca de forma tímida, quando comparado às maiores economias do globo. Um país continental, onde as desigualdades tornam-se cada vez mais latentes.

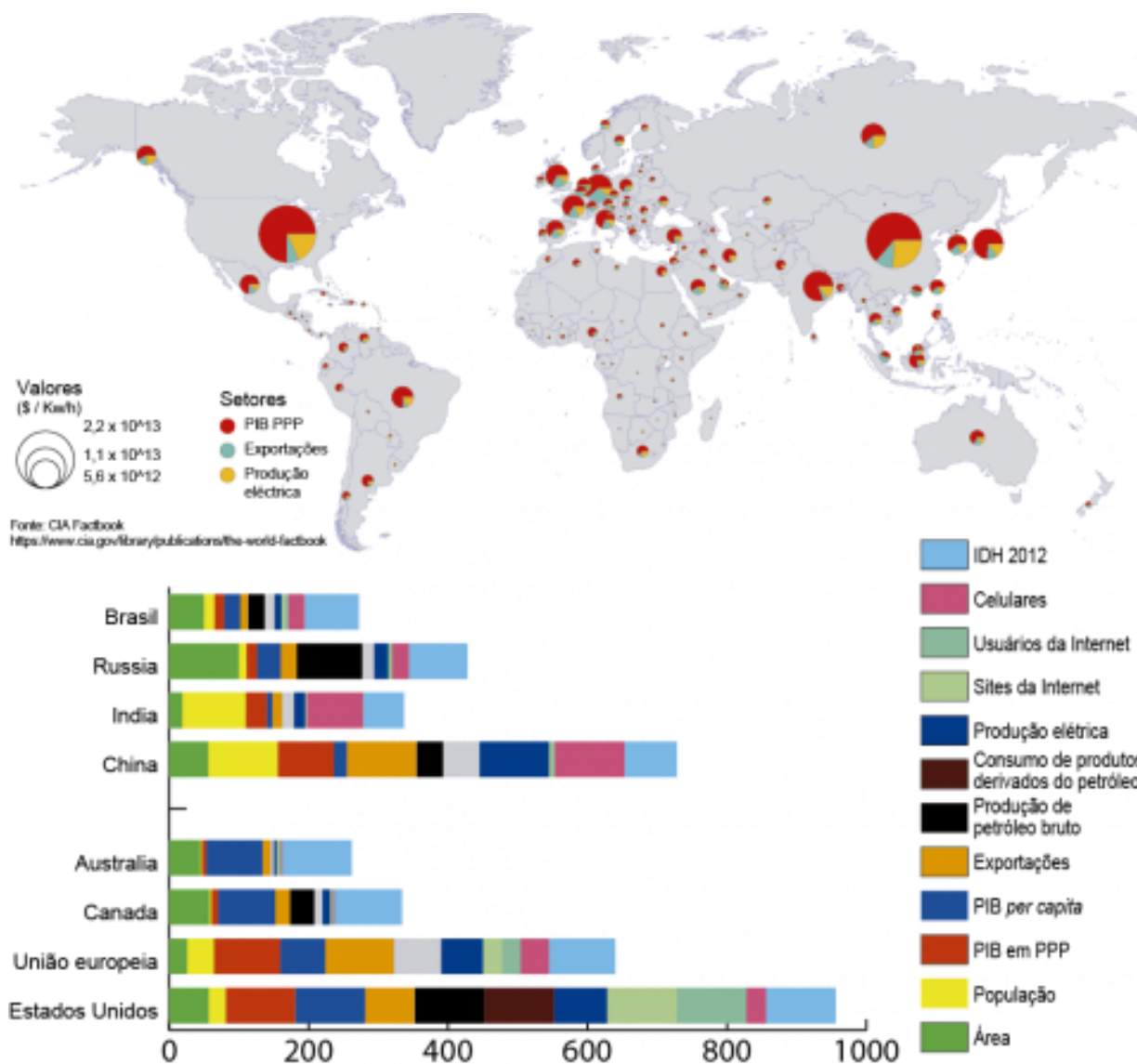


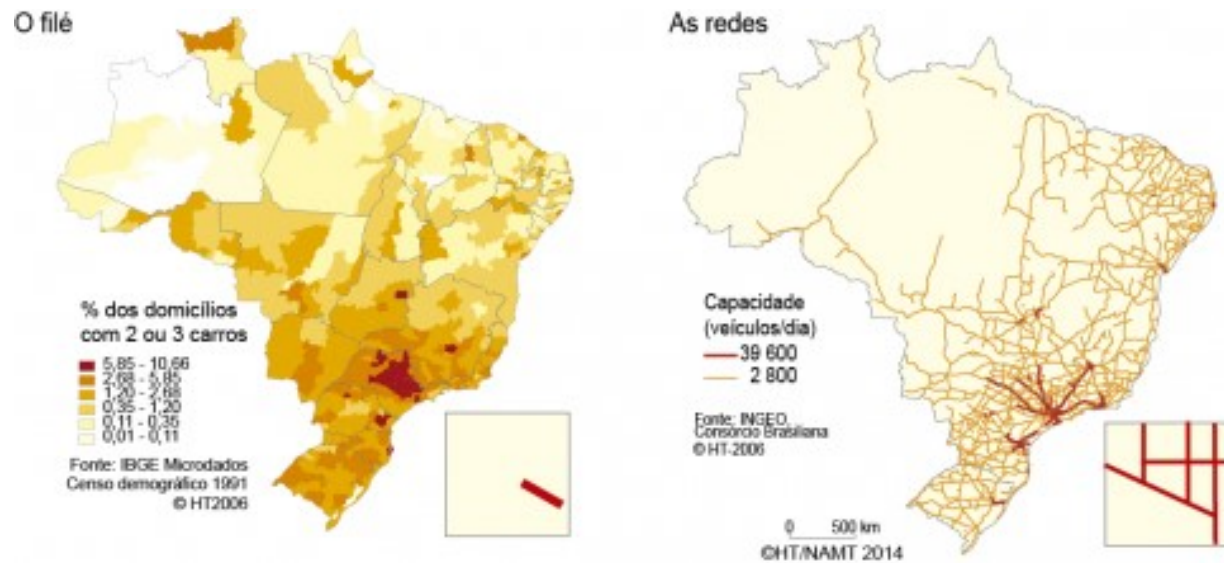
Figura 5-17 – Posição do Brasil no Mundo.

Fonte: Atlas do Brasil, apud THÉRY; DE MELLO-THÉRY, 2018: Disponível para consulta em: <http://journals.openedition.org/confins/docannexe/image/15921/img-10.png>, acesso em Outubro de 2020

Figura 5-18 – Modelos Complementares.

“O filé” representa a concentração de municípios brasileiros com dois ou 3 carros (maior concentração no eixo central). Na sequência o mapa “As redes” ilustra a capacidade de fluxo dos principais eixos rodoviários/dia, destaque para a “congestão” em meio ao Arco: São Paulo (cidades de São Paulo, Santos, Campinas, Ribeirão Preto, Bauru), Minas Gerais (Belo Horizonte), Rio de Janeiro (Rio de Janeiro), Paraná (Curitiba).

Fonte: Atlas do Brasil, apud THÉRY; DE MELLO-THÉRY, 2018: Disponível para consulta em: <http://journals.openedition.org/confins/docanexo/image/15921/img-10.png>, acesso em Outubro de 2020.



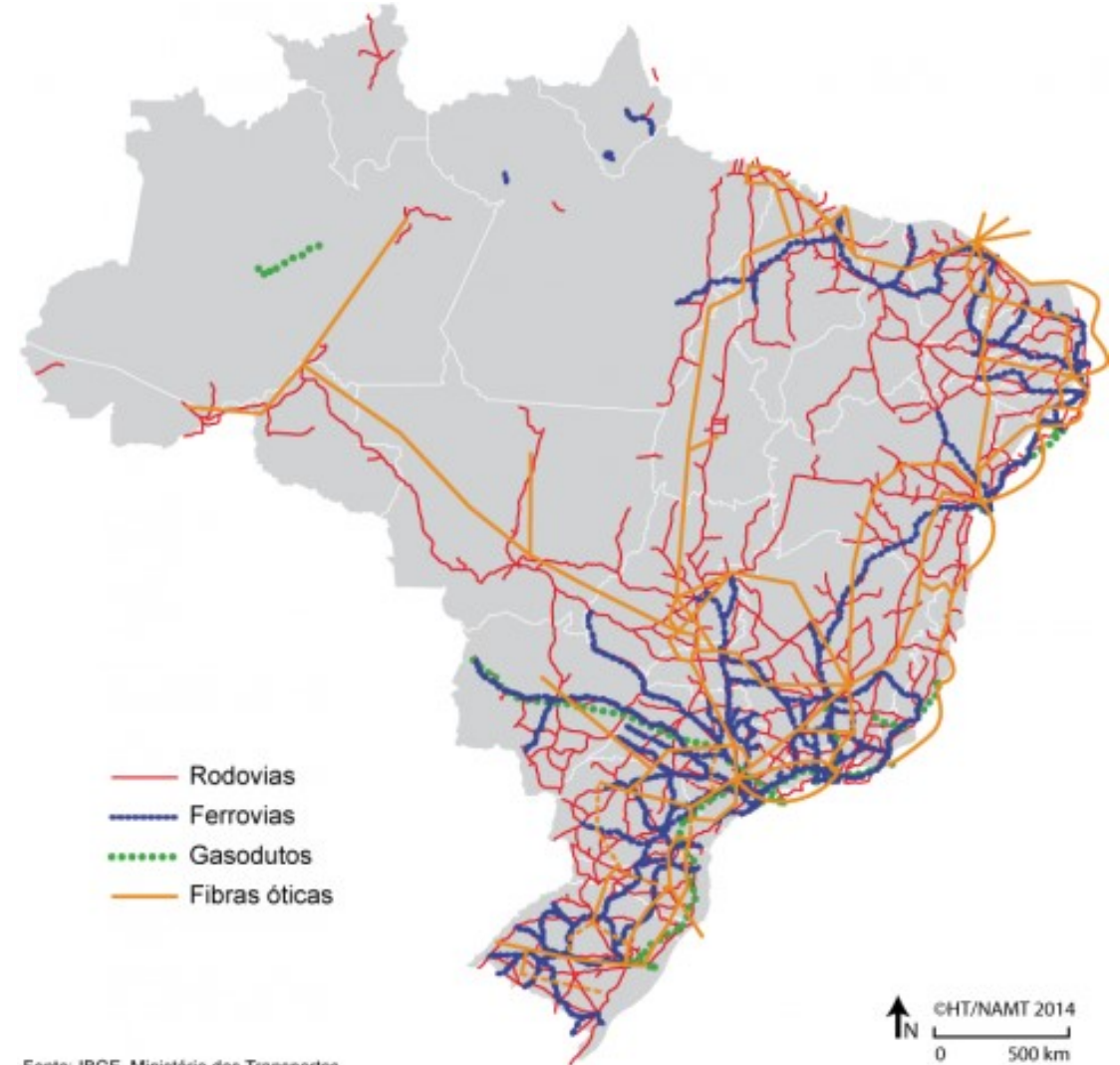


Figura 5-19 – Redes de Transportes.

Sobreposição dos principais meios de comunicação no território brasileiro: rodovias, ferrovias, gasodutos e Fibras Óticas.

Fonte: Atlas do Brasil, apud THÉRY; DE MELLO-THÉRY, 2018: Disponível para consulta em: <http://journals.openedition.org/confins/docannexe/image/15921/img-10.png>, acesso em Outubro de 2020.

Fonte: IBGE, Ministério dos Transportes



5.2. A Ferrovia Transcontinental Santos-Arica: entre avanços e tropeços

As primeiras tentativas para o estabelecimento de uma estrada de ferro da Bolívia ao Brasil datam de 1865. Tratava-se de uma estrada de Santa Cruz de La Sierra para Corumbá, via Santo Corazon, ou através das Serranias de San Tiago e de San José. O presidente boliviano Aniceto Arce, orientou, em 1890, o plano de uma ferrovia para o porto de Antofagasta, no Pacífico, e para o Vale do Rio Paraguai. Foi mesmo outorgada uma concessão à firma *Perri, Catbil de Luring & Cia.*, que entretanto não teve andamento.

Em 1901, idêntica concessão foi outorgada à empresa belga *L'Africaine*, tendo essa concessão sido transferida em 1905 ao *Sindicato de Fomento del oriente Boliviano*. Foram executados os estudos da ferrovia, tendo como ponto terminal o Rio Paraguai, no *Puerto Tramengo*, próximo a Corumbá e a Porto Suarez.

Finalmente em 1920, o dr. Hans Grether estudou o plano definitivo ferroviário boliviano. Por parte do Brasil, o dr. Estanislau Bousquet estudou, em 1922-1924, a ligação Porto Esperança – Corumbá – Santa Cruz de La Sierra.

Em 25 de fevereiro de 1938, o Brasil e a Bolívia celebraram o tratado de Vinculação Ferroviária definitivo do porto de Santos ao porto de Arica, os dois extremos do colosso. (CARVALHO, 1942)

Ao envolver “parcerias” entre Brasil, Bolívia e Chile, o trecho da Transcontinental dependia do cumprimento de uma série de acordos internacionais, encabeçados pelas inúmeras instabilidades políticas enfrentadas, sobretudo, pela Bolívia, já descritas anteriormente. Desta forma, é necessária a compreensão de determinados acontecimentos históricos, com o intuito de delinear a conformação do traçado da

Transcontinental, incluindo especialmente a conformação do território Chileno, Boliviano e Paraguai, que encontram na Bolívia o centro de suas atenções.

O domínio do território boliviano representa desde sua independência distintas intenções e conflitos por parte de seus vizinhos de fronteira, demonstrando perdas irreparáveis ao contexto boliviano. Neste contexto, a primeira derrota boliviana deu-se na Costa do Pacífico, na chamada Guerra da Confederação Peruano-Boliviana (1836-1839), quando Peru e Bolívia se unificaram sob o decreto em 28 de outubro de 1836. O Chile não aceitou a tentativa de unificação, declarou guerra à nascente Confederação em dezembro de 1836 (REYES, 2009). Em 1839 esse conflito teve seu fim tendo o Chile como nação vitoriosa, garantindo também a hegemonia do Pacífico Sul.

O Peru constituía-se, desde o período colonial, no principal mercado para a produção de trigo e farinhas chilenas. Nesse momento, o Chile, que já havia conseguido superar a fase de tensões centrífugas (...), lançava-se no projeto de transformar Valparaíso no principal porto do Pacífico Sul, ponto de parada obrigatório dos navios que dobravam o Cabo de Hornos com destino ao Oriente. A hegemonia de Valparaíso sobre Callao foi decidida na guerra que o Chile sustentou contra a Confederação Bolívia-Peru, que teve como causa imediata a denúncia do tratado que concedia preferências comerciais mútuas e a recusa das autoridades da confederação a derogar a legislação que aumentava os direitos peruanos sobre as mercadorias que chegassem ao seu mercado com escala em Valparaíso. Porém o motivo primordial do conflito bélico foi dirimir a supremacia comercial do Pacífico Sul entre Valparaíso e Callao. (SANTOS, 2002: 51)

Em 1825 as autoridades Chilenas haviam reconhecido a Independência Boliviana, aceitando em comum acordo as delimitações territoriais impostas até então. Por volta de 1830 as descobertas de imensas reservas de guano no litoral boliviano aumentam os interesses chilenos.

A partir de então, as províncias de Tarapacá, Antofagasta e o deserto de Atacama ganharam relevância. Centenas de quilômetros de ferrovias passaram a conectar os portos bolivianos, de Antofagasta com a cidade de Oruro, passando por Uyuni, no departamento de Potosí (SEVERO, 2012).

Entre 1879-1884, a Bolívia se envolve em um novo conflito com o Chile, a Guerra do Pacífico, “oriunda de um conflito originado em 1842, em função da descoberta da aplicabilidade agrícola do nitrato de sódio (salitre) e do guano (adubo rico em nitrogênio, proveniente das fezes de aves migratórias) no deserto de Atacama, que até então, (...) eram áreas repulsivas, apresentando limites imprecisos entre o Peru, o Chile e a Bolívia.” Com o tempo, capitais de empresas chilenas passaram a controlar a extração desses produtos e a Inglaterra transformou-se no principal comprador e no pós-guerra começou a controlar o comércio e as estradas de ferro construídas para esse fim (REYES, 2009: 170-171).

Desta forma, BETHELL (2008: 143) relata que “o ano de 1880 foi o marco de importante reviravolta na história da Bolívia. O acontecimento mais dramático foi a derrota do exército boliviano diante dos invasores chilenos na Guerra do Pacífico e a consequente perda de todo o território que lhe dava acesso ao mar”. De 1880 até hoje, a perda do acesso direto ao mar continuou sendo o problema internacional que a Bolívia nunca conseguiu superar.” Segundo SANTOS (2002: 143, apud, REYES, 2009), a guerra do Pacífico encerrou-se com a assinatura do Tratado de Ancón, em 20 de outubro de 1883, e a trégua com a Bolívia só foi firmada em 4 de abril de 1884.

Em 1904 foi firmado um acordo entre os governos chileno e boliviano, permitindo a cessão de uso para a Bolívia do litoral marítimo chileno da cidade de Arica. Nas palavras de BETHELL (2008: 395) a Bolívia concordou em ceder ao Chile todas as suas terras tomadas ao longo do litoral e desistiu de suas exigências sobre a construção de um porto no Pacífico. Em troca, o Chile construiria uma estrada de ferro de Arica à La Paz, pagaria uma indenização e garantiria empréstimos internos para a

construção ferroviária. Embora a questão do litoral do Pacífico tenha sido resolvida formalmente pelo tratado, na verdade continua sendo até hoje o principal problema das relações internacionais nos Andes.

Para WASSERMAN (2004: 340), a ausência de uma saída soberana para o mar ou a falta do “litoral” deixou a Bolívia em segundo plano da DIT (Divisão Internacional do Trabalho); ou duplamente dependente de um lado, os centros hegemônicos do capitalismo e, por outro lado, os países vizinhos que pudessem prover a comercialização dos seus produtos por via marítima.

Figura 5-20 – Vista do porto de Arica no Chile, 1908.



Fonte: COSTA Y LAURENT, 1908

A Segunda Revolução Industrial promove a partir da segunda metade do século XIX uma nova estruturação econômica, cujos reflexos seriam sentidos na mundialização do capitalismo de forma semelhante ao ocorrido com a Primeira Revolução Industrial que trouxe como símbolo o modelo ferroviário de transportes. Neste novo contexto, o automóvel

viria a representar um novo potencial de transformação aos contextos desenvolvidos, instigando novas atividades aos contextos subdesenvolvidos, reflexo da crescente utilização da borracha, tanto para a produção de pneus, quanto para a fabricação de correias para máquinas e outros artefatos industriais.

O látex, matéria-prima da borracha, era encontrado na parte sudoeste da floresta equatorial amazônica, dividida entre a República da Bolívia e o Império Brasileiro. Neste sentido, FIGUÊIREDO (1943: 61) descreve que “a questão do Acre, sabiamente solucionada pelo barão do Rio Branco, acarretou e facilitou o trabalho de aproximação e de colaboração entre os governos da Bolívia e do Brasil. Na ocasião da assinatura do Tratado de Petrópolis, era a borracha que ditava as condições econômicas da vida brasileira e, no famoso diploma, foi incluída a construção da estrada de ferro Porto Velho-Guajaramirim, com um ramal de Porto Murtinho a Vila Bela, o qual obrigava uma ponte sobre o Mamoré.”

A região amazônica foi perdendo a importância qual cidadão rico que houvesse perdido a fortuna. O interesse comum dos dois governos se transfere mais para o sul, máxime depois que foi descoberta a riqueza petrolífera da faixa sub-andina: O milhão de libras ouro que deveria ser empregado no ramal citado passaria a ter emprego mais útil na estrada de ferro Corumbá a Santa Cruz de La Sierra, completando um plano que o emérito presidente Aniceto Arce havia imaginado e posto em execução com a construção da ferrovia que, partindo de Antofagasta, galgara os Andes. Na primeira convenção internacional de Washington, em 1890, surge a ideia de ligar-se o Paraguai à cidade fundada por Nuflo Chaves e esta aos trilhos que vinham das ourelas do Pacífico. (FIGUÊIREDO, 1943: 61)

Em meio a tais instabilidades, um novo ciclo econômico passa a levantar os interesses geopolíticos de companhias internacionais e países de

fronteira com a Bolívia. A descoberta de jazidas de petróleo, cuja delimitação incluía parte do território perdido para o Paraguai após o término da Guerra do Chaco, levanta suspeitas populares de que tal conflito foi pautado por interesses particulares das empresas interessadas na exploração do recurso (BETHELL 2008: 410).

Terminada a guerra, a região petrolífera Boliviana seria alvo de especulações provenientes do território Argentino e Brasileiro, cujas estratégias envolviam a articulação de eixos ferroviários, com o intuito de otimizar as relações fronteiriças e fortalecer o poder hegemônico em meio ao contexto sul-americano. Fatos descritos a seguir. Nas palavras de REYES (2009: 161) “essas perdas territoriais não só diminuem o tamanho do território boliviano como tolhem as perspectivas de circulação desse país, que tenta minimizar tais perdas com acordos de uso territorial exatamente com aqueles países que lhe tomaram o território.”

FIGUÊIREDO (1943: 63) relata que passado os conflitos, “o problema viatório da Bolívia é entregue ao Dr. Hans Grether que viu a respiração do Oriente Boliviano por dois potentíssimos pulmões - o Amazonas e o Prata.” Nesta proposta, o Amazonas seria alcançado a partir de Santa Cruz de La Sierra “pela estrada de ferro que a uniria a um ponto no rio Ichilo e por este ao Mamoré, representada pela estrada de ferro Guajaramirim-Porto Velho- rio Madeira”, já o Prata “seria alcançado através da ferrovia Santa Cruz-Porto Suarez- Corumbá¹⁵³”. Desta forma, a localidade de Santa Cruz de La Sierra se transformaria em um nó de comunicação fundamental ao desenvolvimento boliviano.

As vias de comunicações ampliam os horizontes geográficos em sua marcha vitoriosa para a aproximação dos ecúmenos, lançando o fundamento de uma intensa vida econômica de compensação através da permuta. A América meridional principia a enunciar e a resolver em termos continentais seus

¹⁵³ Que seria parte do trecho de conexão da Transcontinental após o ponto final do trecho brasileiro em Corumbá.

problemas viatórios, e a Transcontinental Arica-Santos, em plena execução, assinala o eminente cunho prático que reveste esse grandioso plano, à frente do qual, como corajosos pioneiros, se puseram o Brasil e a Bolívia. As fronteiras geográficas limitam a área territorial em que as soberanias políticas exercem suas funções específicas, mas a vida econômica não tem fronteiras. (...) O século XX caminha ousadamente para a desnacionalização das fronteiras econômicas sob o signo de um humanismo cooperativo e prático; no novo mundo que surgirá do após guerra, existirão apenas fronteiras técnicas traçadas pela organização científica de uma economia planificada em termos universais. (WHATELEY, 1944: 30)

Chile, Argentina e Brasil se colocam como “rivais” na busca da articulação de eixos e modais capazes de otimizar este processo, “Brasil, Bolívia, Peru e Chile, e indiretamente o Paraguai pela ferrovia projetada de Ponta Porã a Concepción, serão tributários deste extenso sistema ferroviário e através dele realizarão seu intercâmbio comercial” (WHATELEY, 1944: 04).

A Argentina sempre procurou relações com seus vizinhos, levando-lhes até às linhas estremenhas a ponta dos trilhos de suas vias-férreas. A capital do Paraguai está ligada a Buenos Aires por um trem que vence a distância que as separa em 48 horas, havendo uma baldeação em Posadas para a travessia do Paraná, em *ferry-boat*. O ferro-carril andino liga a pérola do Prata a Santiago em 32 horas, atravessando a cordilheira dos Andes por um túnel de mais de três quilômetros de extensão (...). La Paz também tem comunicação ferroviária com a Argentina, passando a estrada de ferro por cima do rio La Quiaca que aparta os territórios das duas grandes nações. (FIGUEIREDO, 1943: 62)

Figura 5-21 – Regiões Petrolíferas na Bolívia.

Fonte: FIGUEIREDO, 1943.



Se por um lado o Brasil buscava a construção de sua hegemonia perante a Bolívia e ao contexto meridional sul-americano a partir da concretização do trecho da Brasil-Bolívia, a Argentina por força do Tratado de 25 de fevereiro de 1938, firma com a Bolívia um traçado que exprimia o desejo de "estreitar as atuais relações mediante a construção de uma ferrovia ligando Santa Cruz de la Sierra e Sucre com a rede da Estrada de Ferro Central Norte Argentina" (FIGUÊIREDO, 1943: 62).

Em Yacuiba, na fronteira argentino boliviana, chega à linha férrea que vem de Embarcación, um convergência dos trilhos que vêm de Tucuman e de Formosa. A Argentina se propôs prolongar essa linha até Santa Cruz com um ramal para Sucre (FIGUÊIREDO, 1943: 62-63). Desta forma, com a concretização destes projetos, a cidade de "Santa Cruz de La Sierra será ligada à rede ferroviária argentina por dois pontos La Quaca: comunicação pelo planalto; e Yacuiba: comunicação com a planície" (FIGUÊIREDO, 1943: 63).

Retornando ao contexto brasileiro, passado o período de especulações, após a encampação da Noroeste pelo governo em 1917, o trajeto da companhia passa por inúmeras revisões e reestruturações. Além da alteração do trajeto final de Cuiabá para Corumbá, para a concretização do tão sonhado trecho Transcontinental, melhorias estruturais eram necessárias em meio ao contexto brasileiro. Em relação aos trechos internacionais, verdadeiro desafio de engenharia, alguns fragmentos já se encontravam em operação, como o trecho Arica - La Paz, reflexo de antigos acordos internacionais entre os países envolvidos. "A ligação ferroviária (...) repousa em motivos de ordem nacional e internacional: completará a transcontinental, sendo sua parte integrante e interessando o intercâmbio comercial de quatro países sul-americanos; vinculará intimamente o altiplano e o oriente, possibilitando a circulação das riquezas dessas duas grandes áreas tão distintas e isoladas entre si" (WHATELEY, 1944: 07).

Entretanto, o trajeto da Brasil-Bolívia, englobando as cidades de Porto Esperança (próximo à cidade de Corumbá) até Santa Cruz de La Sierra

(na Bolívia), mesmo com todas as especulações, teriam suas obras iniciadas apenas na década de 1930, sendo constantes os percalços em sua construção. Inviabilizando o trajeto, a conclusão do trecho entre Santa Cruz de La Sierra e La Paz, representa até os dias atuais especulações em meio a sua execução.

Desse modo, a oposição geográfica constituída pela barreira dos Andes, seria vencida pelo transporte ferroviário e rodoviário. A articulação econômica do altiplano e do oriente representa o problema capital da Bolívia, cuja solução possibilitará a retificação definitiva de sua falta de unidade geográfica, e a cooperação constitucional de sua potencialidade econômica situada em duas áreas completamente estanques do ponto de vista das necessidades comerciais. (WHATELEY, 1944: 05-06)

Idealizada em princípios do século XX, a concretização da ferrovia transcontinental levantaria avanços e especulações ao longo de todo este século. Realizados os traçados em território chileno e brasileiro, restaria a finalização das obras em meio ao contexto boliviano. Para isso, as intenções hegemônicas brasileiras, buscando enfraquecer o avanço argentino em meio ao território boliviano, estabelece uma série de tratados buscando a concretização do trecho da ferrovia Brasil-Bolívia. Desta forma, em 1938 passa a ser organizada a Comissão Mista Brasileira Boliviana destinada ao gerenciamento das obras do trecho em questão.

Da fronteira brasileiro-boliviana a Santa Cruz de la Sierra, é a Estrada de Ferro Brasil-Bolívia, cuja construção atualmente em pleno desenvolvimento, está a cargo da Comissão Mista Ferroviária Brasileiro-Boliviana; de Santa Cruz a Vila, outra estrada de ferro cujos estudos já se acham concluídos desde 1924, ligará o ocidente e oriente da República vizinha (sobre ela falaremos mais adiante); de Vila a Arica, passando por Cochabamba, Oruro e Viacha, com o ramal para La Paz, é a Bolivian Railway, estrada em tráfego que demanda o Pacífico atravessando a fronteira chilena em Charaña, daí prosseguindo até o porto de Arica. A ligação com o Peru se faz

por estrada de ferro até Guaqui na margem do Titicaca e depois atravessando este até Puno já em território peruano. (WHATELEY, 1944: 04)

A partir da cláusula V do Tratado de 25 de fevereiro de 1938, a Comissão Mista Brasileira Boliviana buscava entre outras características, a ligação do oriente boliviano ao sistema ferroviário brasileiro, concretizado, mediante a construção de uma estrada de ferro partindo de Corumbá, seguindo em território Boliviano até Santa Cruz de la Sierra, com um desenvolvimento de 660kms.

Deste traçado, seria concretizada a ligação dos “llanos” no oriente, ao altiplano no ocidente (maciço andino), corrigindo por meio dos trilhos a falta de unidade geográfica dessas distintas e isoladas áreas entre si. Desta forma, “o oriente boliviano surgirá para a vida econômica como um gigantesco centro de produção de combustíveis líquidos, e estendendo o caudal do ouro negro em todas as direções” (WHATELEY, 1944: 05-07).

Ao descrever uma espécie de balanço sobre o eixo, a Associação de Engenheiros Ferroviários - AENFER (BRASIL, 2016) destaca que “a proposta não foi totalmente implantada à época devido ao elevado custo do material rodante e do material de via permanente (principalmente o trilho)”, condições decorrentes das dificuldades de importações durante o curso da II Guerra Mundial (1939 - 1945) e, também, em decorrência das dificuldades financeiras em que se encontravam Brasil e Bolívia. Por conta desses obstáculos o trecho brasileiro entre Corumbá Santa Cruz foi implantado no começo dos anos 1950 e tramo boliviano, entre Mizque e Santa Cruz, foi implantado parcialmente.

Considerando o atual contexto geopolítico e econômico mundial, a execução deste trajeto representaria para o mercado logístico global, a redução das distâncias e, conseqüentemente o custo do frete e o tempo

de percurso dos navios, que não mais teriam de pagar o elevado “pedágio” para cruzar o Canal do Panamá (entre US\$ 250 a 400 mil por tipo de embarcação) para chegar ao Pacífico.

A ANFER ainda destaca que a Transcontinental representaria o encurtamento das distâncias para diversos produtos, como a soja produzida no Centro Oeste, neste contexto, se embarcada em Porto de Itaqui (Maranhão), teria de percorrer 23.000km até Xangai, se embarcasse em Arica, no Chile, percorreria 18.000km, ou seja, uma economia de 5.000 km e a redução do tempo de viagem em alguns preciosos dias de navegação.

Em 2011, antes do romper dos escândalos políticos no Brasil (2015-2016), inúmeras estratégias articulavam novos eixos ou previam a revisão de rotas consolidadas. Atualmente novos projetos foram cancelados, grande parte em decorrência dos escândalos de corrupção.

O cenário 2020 ainda dá indícios à novos investimentos, sobretudo relacionados aos interesses de grandes grupos privados, ainda focados na revitalização de trechos troncais, direcionados pelo avanço das fronteiras agrícolas em direção ao centro e norte do Brasil. Muitos dos grandiosos projetos de envergadura internacional relacionados ao modal ferroviário ainda permanecem congelados, entretanto, notícias relacionadas à especulações de projetos “lendários” sempre retomam o destaque em meio aos noticiários nacionais.

Em 2021, o governo brasileiro realizou um série de leilões envolvendo a concessão de novos trechos ferroviários. Em ambos os casos, as ações não se relacionavam aos ideais da Transcontinental Santos-Arica. Destaque deve ser feito o início da operação da Ferrovia Norte-Sul (cuja concessão foi arrematada pela empresa RUMO), teve seus primeiros vagões transportando a soja dos terminais de Rio Verde, em Goiás, e São Simão em São Paulo, entregues ao porto de Santos (3 de julho de 2021)¹⁵⁴. Fato

¹⁵⁴ Importante destacar que esse tronco ferroviário era idealizado desde 1987.

este, que ainda confirma a hegemonia do porto de Santos nas ações de importação e exportação de commodities no Brasil.

Entre os projetos idealizados em 2011, existiam ideais de revitalização da Transcontinental Santos-Arica que previam a finalização do traçado, conectando as cidades de Cochabamba e La Paz na Bolívia, além da recuperação de trechos, incluindo a modernização nas áreas da Cordilheira dos Andes.

5.3. A conformação ferroviária Sul-Americana: articulações Nacionais e Internacionais

Em 1972, o relatório da Comissão Econômica para a América Latina relata a importância da integração regional para o contexto econômico dos países latino-americanos, afirmando ser o processo “um imperativo para acelerar el desarrollo económico de los países latino-americanos”, destacando também a ação empreendida já anteriormente por instituições regionais e internacionais, bem como pelos próprios países por meio de tratados bilaterais e multilaterais.

El transporte constituye un instrumento esencial de la integración económica regional, ya que su función económica básica es vencer los obstáculos de la distancia y del territorio y agilizar los desplazamientos de bienes y personas. Um mercado em cualquier forma presupone la existencia de un sistema de transporte y tiene mayores exigencias cuando se trata de un mercado regional.¹⁵⁵ (COMISSION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA, 1972:3)

Além de tal eminente necessidade de articulação, o documento descreve as históricas fragilidades do sistema de transportes regional da América Latina, destacando serem “graves las diferencias de los sistemas

nacionales em vários países, al punto de constituir un obstáculo importante para el desarrollo económico” (COMISSION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA, 1972:3). Contexto este, observado tanto em meio às conexões internacionais, conforme citado pelo referido relatório, quanto em meio às conexões regionais, por meio das conexões entre Estados e municípios, cujos projetos, historicamente articulavam centralidades pontuais em decorrência de ciclos econômicos e interesses particulares.

Tornam-se necessárias a adoção de processos de integração econômica regional, que de um modo em geral consistiam na adoção e implementação, por governos e órgãos regionais relevantes, de um conjunto de medidas e acordos em matéria de transportes, do ponto de vista internacional e de fortalecimento econômico do bloco como um todo.

Quando analisados em meio à concretização de uma adequada rede de articulação regional de transportes, tais esforços permitiriam a instauração de uma rede de serviços dotada de qualidade operacional e baixo custo de transportes (sobretudo pensando em grandes escalas de mercadorias transportadas), auxiliando na superação e transformação das restrições econômicas, na articulação de novas regiões industriais e na distribuição de mercadorias e matérias primas internacionais.

Tendo em vista a importância da agricultura para a economia latino-americana, mesmo considerando a histórica relação de competitividade entre muitos países do bloco, a estruturação de eixos regionais seria de extrema importância para a incorporação econômica de novas áreas de potencial agrícola, bem como para uma distribuição mais ampla dos produtos agrícolas da região. As ações deveriam ocorrer de forma simultânea à criação e conclusão de convênios entre os governos, a fim

¹⁵⁵ O transporte é um instrumento essencial da integração econômica regional, pois sua função econômica básica é superar os obstáculos da distância e do território e agilizar a circulação de mercadorias e pessoas. Um mercado em qualquer forma pressupõe a

existência de um sistema de transporte e tem demandas maiores quando se trata de um mercado regional. (Tradução própria).

de garantir o melhor uso conjunto dos compromissos em outros campos e setores.

*La creación de una red integrada de transporte es requisito esencial para superar la fragmentación económica que caracteriza a Sudamérica. Em esse sentido aunque por diversos motivos, incluso las grandes distancias, los transportes marítimos continuarán teniendo um papel predominante en el futuro, los transportes terrestres también habrán de planearse para um crecimiento más fuerte y sostenido.*¹⁵⁶ (COMISSION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA, 1972:3)

Símbolos de modernidade e progresso largamente disseminados ao longo do século XIX, investimentos ferroviários ocorreram em quase toda a totalidade dos países sul-americanos, englobando diferentes escalas e periodizações. De todos os países sul-americanos, apenas cinco não possuem eixos internacionais: Colômbia, Equador, Guianas, Suriname e Venezuela. Em relação aos demais países, NUNES (2011:19) destaca o fato de que “nos sete países restantes foram construídas, entre o século XIX e XX, pelo menos treze conexões internacionais que possibilitam ligações ferroviárias.”

Quando se analisa as causas, possibilidades e entraves para a integração da logística ferroviária regional, á de se ter em mente três fatores relativos ao tema, entre os quais: a integração das diversas localidades subnacionais dos países da América do Sul, entre si; a integração de cada um dos países desta Região com seus vizinhos fronteiriços; e a integração destas localidades com outras localidades externas à Região,

¹⁵⁶ A criação de uma rede integrada de transportes é um requisito essencial para superar a fragmentação econômica que caracteriza a América do Sul. Neste sentido, embora por várias razões, incluindo as longas distâncias, o transporte marítimo continue a ter um papel preponderante no futuro, o transporte terrestre também terá de ser planejado para um crescimento mais forte e sustentado. A criação de uma rede integrada de transportes é um

através da conexão dessas ferrovias com os sistemas portuários nacionais. (NUNES, 2011:83)

Tabela 5-1 – Relação de países e respectivas articulações internacionais no contexto sul-americano

País	Comunicações
Argentina	Bolívia, Chile, Brasil, Paraguai
Bolívia	Argentina, Brasil, Chile, Peru
Brasil	Argentina, Bolívia, Paraguai, Uruguai
Chile	Argentina, Bolívia, Peru
Peru	Bolívia, Chile
Paraguai	Argentina, Brasil
Uruguai	Brasil

Fonte: execução da autora com base em dados CEPAL, 1972.

De um modo em geral, a histórica articulação ferroviária entre os países do contexto sul-americano, inicialmente proferida em meio aos primórdios do século XX (período em que as ações se intensificam), é semelhante ao contexto atual, ao longo de sua conformação, os resultados observados pelos países da América Central, Argentina, Brasil, Chile e Uruguai passam a “encetar negociações com vistas a

requisito essencial para superar a fragmentação econômica que caracteriza a América do Sul. Neste sentido, embora por várias razões, incluindo as longas distâncias, o transporte marítimo continue a ter um papel preponderante no futuro, o transporte terrestre também terá de ser planejado para um crescimento mais forte e sustentado. (Tradução própria).

acordar esquemas de pagamento e recuperar os níveis anteriores do intercâmbio” conforme citado por FURTADO (1969: 284), buscando a criação de uma zona de livre comércio. Esse movimento, ainda que modesto em seus objetivos, foi rapidamente reforçado por uma linha de ideias que se vinha desenvolvendo na CEPAL¹⁵⁷ desde a sua criação em 1948.

A formação de um mercado comum regional constitui hoje em dia um objetivo declarado de política econômica de todos os Governos latino-americanos. Essa ideia-força, que seguramente desempenhará papel fundamental no desenvolvimento da região nos próximos decênios, difundiu-se rapidamente no passado recente, como reflexo da tomada de consciência de que pequenos países isolados não poderão fazer face aos crescentes problemas que são colocados pela superação do subdesenvolvimento. (FURTADO, 1969: 290)

Complementando sua linha de raciocínio, FURTADO (1969:291) afirma que o problema identificado em meio ao contexto sul-americano “é muito menos de formação de um espaço econômico unificado”, creditando força à mobilidade de produtos e fatores de produção, do que uma reorientação do desenvolvimento no plano nacional, pautado na “crescente das economias nacionais em um todo coerente”. Nesse contexto, reforça ser de extrema importância a articulação de modais que otimizem este regionalismo, acompanhado pela aproximação das diretrizes burocráticas atuantes em torno das regras aduaneiras e das zonas de livre comércio entre os países fronteiriços.

No entanto, durante mais de um século após os processos de independência desses países, a construção logística intrarregional se mostrou bastante incipiente, pelo menos até

meados do século XX, quando a integração econômica regional ganhou novo impulso. Vale lembrar, porém, que a ação de construção ou reconstrução desta infraestrutura não é estática. Altera-se ao longo do tempo em função da capacidade política desses grupos sociais hegemônicos e de seus aliados em implantar projetos de infraestrutura que atendam aos seus interesses de classes. (NUNES, 2011:33)

Conforme explanado de forma breve, inúmeros projetos foram e ainda vem sendo implantados, ou ao menos almejados, envolvendo estratégias políticas e investidores. Em acréscimo aos projetos históricos, as ações mais estruturadas ocorrem desde o fim da década de 1940, com a formação da Comissão Econômica para a América Latina e Caribe (CEPAL), seguida em 1960, pela criação da Associação Latino-Americana de Livre Comércio (ALALC). O avanço temporal demonstra que o sistema capitalista vem desde a década de 1990 passando por processos de reestruturação, cujas implicações política, econômica e social atingem de distintas maneiras as relações regionais e internacionais, com reflexos de passível identificação no contexto urbano.

NUNES (2011: 32) destaca que do ponto de vista econômico, as evidências demonstram a ocorrência de expressivo aumento do comércio, tanto no âmbito mundial, quanto regional, ocorrido, particularmente, a partir da abertura econômica da década de 1990. Além disso, tais transformações foram responsáveis pela reformulação das estratégias de reintegração econômica dos países da Região, tanto no âmbito intrarregional quanto mundial, envolvendo os mais variados agentes nacionais, públicos e privados. Entre eles, destacam-se a criação de blocos econômicos regionais, como o Mercosul, ou a reorganização da Comunidade Andina de Nações, por exemplo, que implicam na

¹⁵⁷ CEPAL _ Comissão Econômica para a América Latina, foi estabelecida em 25 de fevereiro de 1948, e começou a funcionar nesse mesmo ano, sendo atualmente identificada como Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe. A CEPAL é uma das cinco comissões regionais das Nações Unidas e sua sede está em Santiago do Chile. Foi fundada para

contribuir ao desenvolvimento econômico da América Latina, coordenar as ações encaminhadas à sua promoção e reforçar as relações econômicas dos países entre si e com as outras nações do mundo. Informações: <https://www.cepal.org/pt-br/about> , acesso outubro, 2017.

formação de uma área geográfica efetivamente supranacional, que requer a reestruturação deste espaço (sobretudo sua articulação territorial), tornando-o capaz do atendimento às demandas desta nova dinâmica econômica e social em um território agora, transnacional. A dispersão de elementos de infraestrutura se caracteriza como o conjunto de ações decorrentes das estratégias e modelos de desenvolvimento pautados em meio aos históricos ideais econômicos e sociais.

Em meados do século XX, os países ainda conviviam em um ambiente marcado pela sociedade agrário exportadora, pautados por distintos perfis urbanos e ideais industriais, que entre suas ações passariam a interferir nas mais variadas esferas estatais, agindo em geral, em detrimento da hegemonia dos setores agrário-exportadores, mas que também em alguns casos, permitiam o desenrolar de atividades industriais correlatas à economia agrária.

América Latina, que durante siglos se constituyó como el proyecto europeo del Nuevo Mundo, se presenta desde la época post-colonial como un inmenso espacio desconocido e incomunicado. El desarrollo y la implementación de las modernas técnicas de comunicación organizadas por los nuevos estados nacionales para superar y controlar esos enormes espacios se convirtieron en proyectos a gran escala. Más allá de los viejos trayectos de caminos que organizaron el espacio colonial, gran parte del territorio permaneció, durante siglos, como 'terra incognita' o 'mundo perdido'. Esa incomunicación entre las muchas 'partes' del continente dio lugar a diferentes proyectos técnicos y científicos, con el

¹⁵⁸ A América Latina, que durante séculos se constituiu como o projeto europeu do Novo Mundo, tem se apresentado desde a época pós-colonial como um imenso espaço desconhecido e isolado. O desenvolvimento e a implementação de modernas técnicas de comunicação organizadas pelos novos estados nacionais para superar e controlar esses enormes espaços tornaram-se projetos de grande escala. Para além dos antigos caminhos que organizavam o espaço colonial, grande parte do território permaneceu, durante séculos, como 'terra incógnita' ou 'mundo perdido'. Esta falta de comunicação entre as muitas 'partes' do continente deu origem a diferentes projetos técnicos e científicos, com o

objetivo de explorarlas e integrarlas a los distintos territorios nacionales (Alyaza y Paz Soldan, 1928). Por una parte, los ingenieros – muchos de ellos procedentes de Europa – propusieron enormes proyectos para instalar, en colaboración con empresas europeas y los nuevos Estados nacionales, el ferrocarril y la telegrafía, los medios de comunicación más importantes del siglo XIX. Por otra, actuaron los científicos que salieron con sus expediciones a recorrer estas zonas desconocidas y, de tal modo, colaborar en el desarrollo del territorio.¹⁵⁸ (SCHÄFFNER, 2008: 812)

A partir da segunda metade do século XX, as ações estatais passam a atuar em torno de grandiosos projetos de integração, cujos propósitos atenderiam tanto a ampliação dos mercados para as indústrias nacionais (implantados entre 1914-1945), quanto para a demanda logística articulada entre as empresas multinacionais instaladas em território sul-americano após a Segunda Guerra Mundial.

A integração entre vários espaços mundiais distintos entre si, faz parte da lógica de produção em escala mundial que necessita de uma estrutura capaz de oferecer garantias para a sua expansão, em curso na América do Sul desde o século XIX, apresentando constantes níveis de adaptação em relação aos diferentes estágios do processo de acumulação capital, devendo ser entendido como uma ação contínua. Desta forma, SCHIFRER (1989:15) destaca que, produzir o espaço (capitalista) implica em construir ligações entre as localizações, de modo a propiciar uma homogeneização tal que a “forma-mercadoria” possa se

objetivo de explorá-los e integrá-los nos diferentes territórios nacionais (Alyaza e Paz Soldan, 1928). Por um lado, os engenheiros - muitos deles europeus - propunham grandes projetos para instalar, em colaboração com empresas europeias e os novos Estados nacionais, caminhos de ferro e telegrafia, os meios de comunicação mais importantes do século XIX. Por outro lado, os cientistas que saíram com suas expedições para visitar essas áreas desconhecidas atuaram e, desta forma, colaboraram no desenvolvimento do território. (Tradução própria)

implantar. Neste contexto, o espaço é recriado (transformado) continuamente, segundo os estágios do processo de acumulação.

Para NUNES (2011: 35) a integração econômica poderia ser entendida como resultante das atividades levadas a efeito pelas ações estatais ou pela vontade política dos governantes. Ao aprofundar sua análise, o mesmo autor destaca ainda que ao se analisar a integração sob o ponto de vista de articulação de um histórico mecanismo de internalização da economia, em âmbito mundial, é que se faz evidente a integração baseada por meio de contraditórios caminhos, “aproximados” pelo modo de produção. Ao concluir seu raciocínio, NUNES (2011: 35) destaca o fato de que “por esta perspectiva, a integração deve ser considerada como resultante da ação de classes, que, hegemonicamente, delinearão os espaços econômicos capazes de reproduzirem-se socialmente”.

Ao analisarmos o contexto sul-americano, podemos identificar um total de treze seções internacionais, que por convenção podem ser agrupadas em três grupos geográficos¹⁵⁹: o grupo da Bolívia ao Pacífico; o Transcontinental; e o Atlântico.

De acordo com a Comissão Econômica para a América Latina (CEPAL), os grupos se diferenciam de acordo com o tipo de contribuição realizada ao processo de integração latino-americana. Desta forma, as descrições analíticas de cada grupo destacam as causas e perspectivas de mudança no volume de tráfego de carga; a natureza e a condição da infraestrutura e dos equipamentos implantados, que indicam a capacidade de oferecer transporte; condições de competição com outros modais; a importância do serviço de passageiros; e outros antecedentes, caso a caso, que parecem relevantes. Em relação ao trecho da Transcontinental Santos Arica, a atual divisão logística da malha ferroviária sul-americana, faz

com que os trechos estejam compreendidos em meio ao grupo da Bolívia ao Pacífico e grupo Transcontinental.

Tabela 5-2 – Quilometragem de ferrovias e rodovias nos países Sul-Americanos com conexões ferroviárias em 1968.

País	Ferrovias	Estradas	
		Pavimentadas	De Terra
Argentina	40.443	30.040	31.440
Bolívia	3.323	615	7.149
Brasil	32.054	31.572	23.716
Chile	6.975	7.037	31.865
Paraguai	441	602	1.014
Peru	2.512	4.332	6.302
Uruguai	3.015	1.561	6.701
Total	85.763	75.759	108.187

Fontes: Ferrovias: Argentina: Memória e Equilíbrio das Ferrovias Argentinas, 1969. Brasil: Anuário Brasileiro de Estatística, 1969. Bolívia e Paraguai: Anuário Latino-Americano de Ferrovias, 1968. Uruguai: Dados gerais, estatísticos e técnicos das ferrovias da América Latina RFFSA do Brasil. Chile: Ferrovias Estaduais. Memória. 1968. Estradas: Federação Rodoviária Internacional, Gastos de Rodovias, Estatísticas de Veículos Rodoviários e Automotores para 1968.

¹⁵⁹ Tal subdivisão em 3 agrupamentos é realizada para que as parcelas adquiridas em cada grupo compartilhem um mínimo de características operacionais, oportunidades de serviço e problemas de alavancagem de sua capacidade.

Figura 5-22 – Conexões Ferroviárias Internacionais Sul-Americanas



Fonte: CEPAL, 1972.

Figura 5-23 – Principais Corredores Ferroviários Sul-Americanos



Fonte: CEPAL, 1972.

Grupo da Bolívia ao Pacífico:

Neste grupo, a maior função das seções internacionais tem sido o transporte do comércio exterior da Bolívia. Neste recorte, a distância entre os principais centros econômicos da Bolívia e os principais portos do Pacífico é menor quando comparada aos portos do Atlântico. Entretanto, considerando as barreiras naturais, os trechos possuem inúmeras seções sinuosas na travessia da Cordilheira dos Andes, apresentando inúmeras dificuldades técnicas, além disso, destacam-se as “altas” tarifas cobradas em relação ao trecho percorrido.

Representam este grupo, os trechos: Arica (Chile) – Viacha (Bolívia); Antofagasta (Chile) – Uyuni (Bolívia); Arica (Chile) – Tacna (Peru).

Figura 5-24 – Grupo da Bolívia ao Pacífico

Fonte: CEPAL, 1972



Grupo Transcontinental:

O grupo Transcontinental é marcado por um baixo tráfego de mercadorias, salvo em alguns momentos em que concentra elevações em suas atividades. O aumento do tráfego tem sido geralmente abrupto e temporário e a possibilidade de repetição de aumentos irregulares não devem ser descartadas. Essas irregularidades são em parte o reflexo da histórica articulação econômica à qual os eixos foram moldados, sendo orientado para as demandas de transportes de pequenas localidades de cada lado da fronteira.

Constantemente são feitos ensaios e investimentos para melhorar o serviço, orientando-o para o movimento internacional de cargas, que começou com sucesso particular no trecho Mendoza (Argentina) – Los Andes (Chile), caracterizado como um dos trajetos de maior importância econômica do contexto sul-americano, cobre mais da metade da quilometragem ferroviária na América do Sul, e passa por inúmeras áreas com caminhos de difícil passagem durante todo o ano. Suas linhas são sinuosas em alguns lugares e têm encostas muito íngremes em outros.

Em relação ao trecho referente à Bauru (Brasil) – Santa Cruz (Bolívia), inúmeros estudos são realizados para a concretização do trecho até o porto de Arica no Chile.

Figura 5-25 – Grupo Transcontinental

Fonte: CEPAL, 1972



Grupo Atlântico:

No Grupo Atlântico, o escasso tráfego internacional do modal ferroviário de transportes contrasta com o considerável nível de produção em todos os ramos da atividade econômica das centralidades envolvidas. Essa diferença é em grande parte decorrente das dificuldades técnicas de continuidade dos trechos, criando a necessidade de transbordo das mercadorias para balsas na fronteira entre Uruguai e Argentina.

Representam este grupo, os trechos: Buenos Aires (Argentina) – Cacequi (Brasil); Buenos Aires (Argentina) – Asunción (Paraguai); Cacequi (Brasil) – Montevideú (Uruguai).

Figura 5-26 – Grupo Atlântico

Fonte: CEPAL, 1972

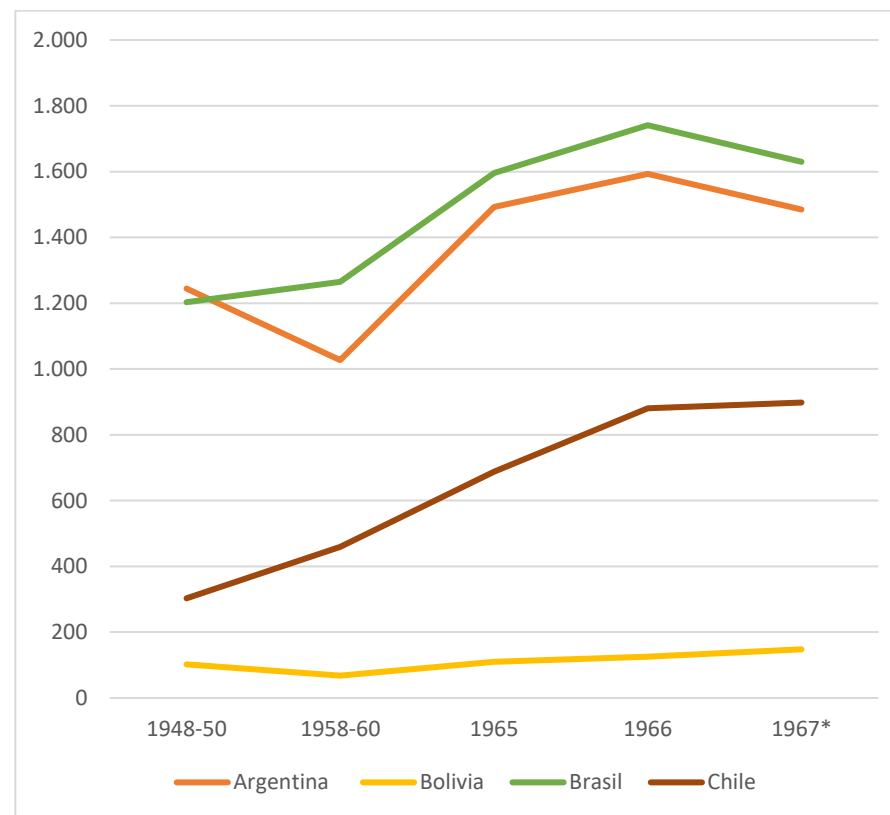


A tão sonhada articulação sul-americana seria possível, nas palavras de FURTADO (1969: 267), a partir da articulação do comércio internacional de produtos de base e manufaturas e dinamização de fluxos financeiros, transportes internacionais e relações econômicas entre os países subdesenvolvidos, buscando seu fortalecimento e as garantias de competitividade perante os ambientes desenvolvidos. Para a concretização deste processo deveriam ser fixadas as taxas máximas de autossuficiência nos países desenvolvidos, baseado no acesso livre aos mercados dos países subdesenvolvidos, a partir dos produtos de base, não produzidos em meio ao contexto desenvolvido; bem como o financiamento internacional de estoques destinados a estabilizar a oferta dos produtos de base.

Quando relacionada à produção agrícola, FURTADO (1969: 173) ainda destaca que o posicionamento latino-americano assume certa homogeneidade em seu comportamento, uma vez que se trata de um contexto majoritariamente pautado pela “agricultura extensiva, orientada para a utilização dos recursos de terra e mão-de-obra mediante aplicações reduzidas de capital”, destinada a produção de um número reduzido de produtos, destinados em grande parte à exportação, obtendo em seu mercado posição privilegiada, monopolizando o crédito e os serviços infra estruturais disponíveis.

Ao relacionar fatores como a prática da agricultura extensiva; a intensificação do crescimento demográfico atrelada a rápida urbanização; e a elevação do poder de compra de uma parte da população, FURTADO (1969: 173) destaca o fato de que ambos os fatores passaram a exigir do setor agrário latino-americano uma resposta para a qual este não estava preparado (e em muitos casos ainda não está preparado), pois as simples práticas de utilização extensiva dos recursos já não eram suficientes, bem como os caminhos responsáveis pela movimentação das mercadorias de exportação.

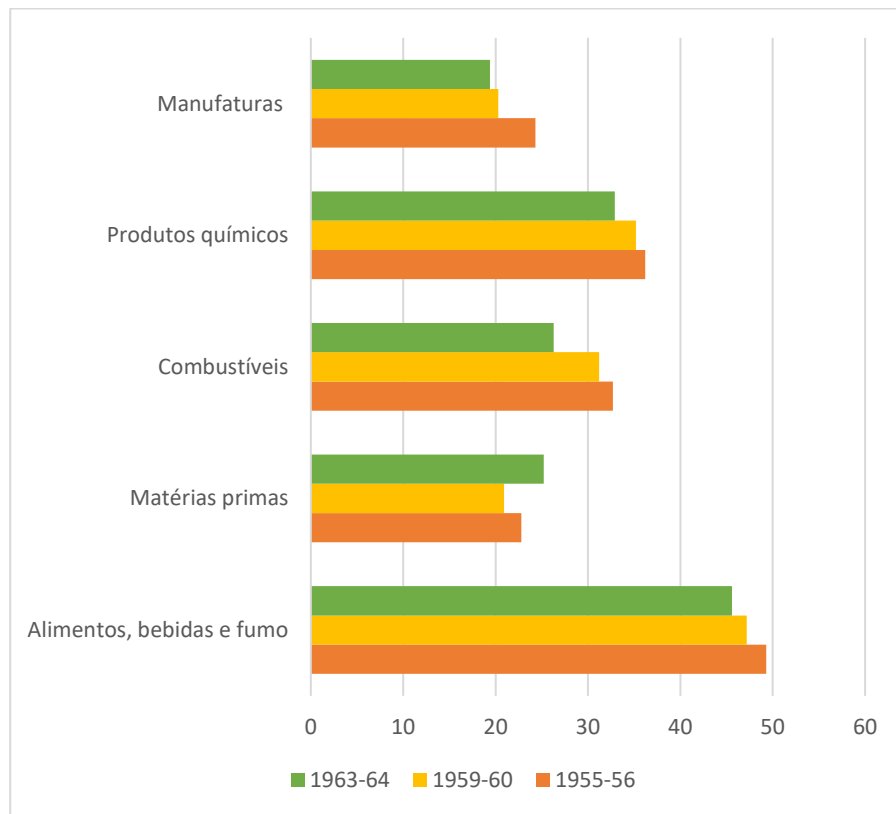
Tabela 5-3 – valor das exportações Latino-Americanas



Valor das Exportações Latino-Americanas (em milhões de dólares, preços correntes).

Fonte: CEPAL, 1964.

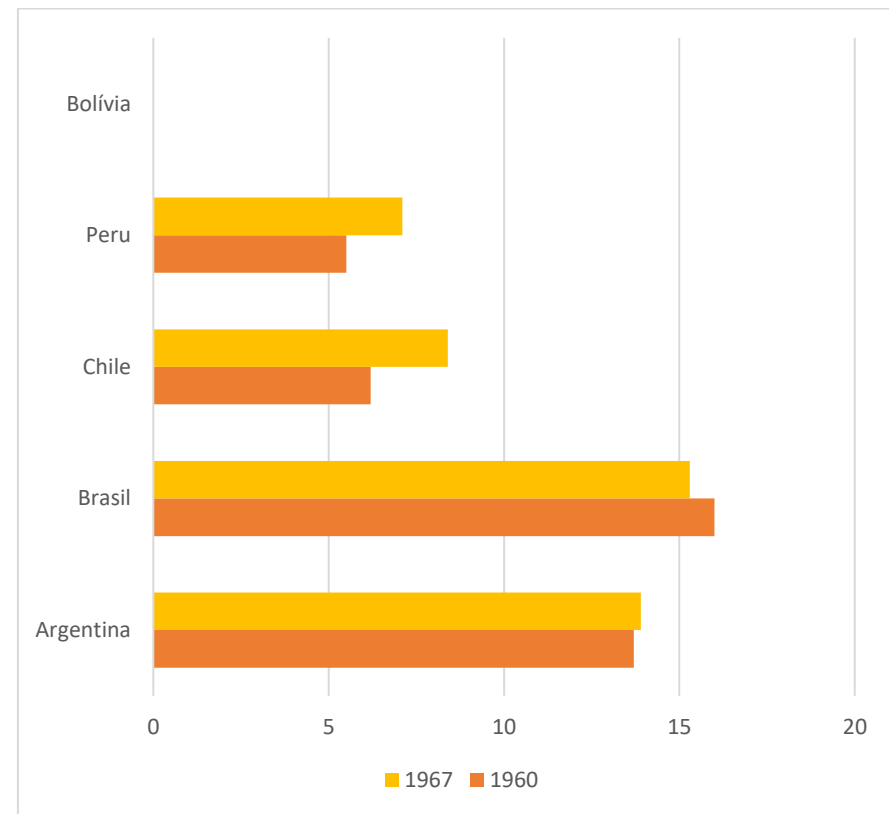
Tabela 5-4 – Participação da América Latina no valor das Exportações Totais dos Países Subdesenvolvidos (%)



Participação da América latina no valor das exportações totais dos países subdesenvolvidos (porcentagem).

Fonte: CEPAL, 1965.

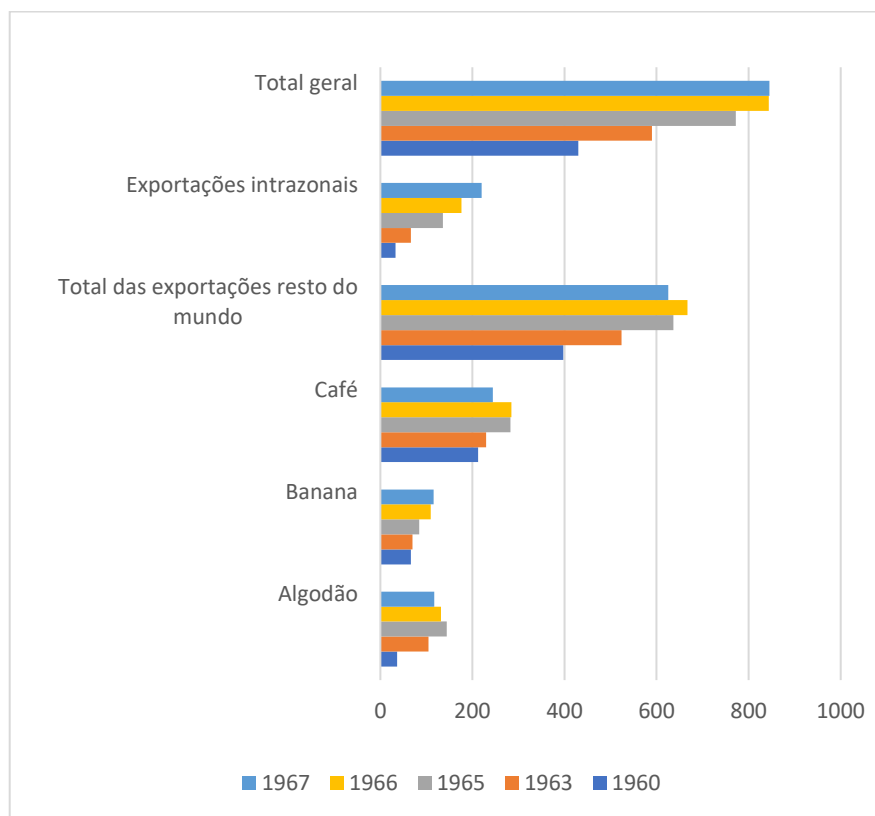
Tabela 5-5 – Participação no Valor das Exportações Latino-Americanas (%)



Participação no Valor das Exportações Latino-Americanas (porcentagem).

Fonte: CEPAL, 1967.

Tabela 5-6 – Evolução das Exportações e do Comércio intrazona (milhões de dólares)



Evolução das exportações e do comércio intrazona (milhões de dólares).

Fonte: CEPAL, 1965 e 1967.

Para TAVARES (1998: 214-215), as transformações da estrutura produtiva, compreendida até 1945, se limitaram ao setor industrial e demais atividades a ele conexas, uma organização cuja estruturação pouco modificou a condição do setor primário e demais atividades tradicionais de exportação. Desta forma, TAVARES considera “o processo de substituição de importações, como um processo de desenvolvimento parcial e fechado”, pautado em respostas às restrições do comércio exterior repetido de forma acelerada e em condições historicamente distintas, obedecendo a experiência da industrialização dos países desenvolvidos.

A industrialização da América Central no correr do último decênio tem como causas básicas o crescimento do setor exportador tradicional e a ampliação do mercado graças à integração. Esta apoiou-se simultaneamente na união aduaneira e em medidas positivas de criação de uma infraestrutura comum e de incentivos aos investimentos de interesse regional. Não se trata, portanto, de um processo de substituição de importações, que implica em crescimento do setor manufatureiro com declínio simultâneo do coeficiente de importação dos produtos industriais. (FURTADO, 1969: 280)

Nas palavras de FURTADO (1975: 21), “na comunidade de nações que constituem o Terceiro Mundo (...) os países da América Latina ocupam uma situação particular, em razão da peculiaridade de suas relações com os Estados Unidos”, garantindo “apoio” as nações sul-americanas, sobretudo no pós-guerra, momento em que as economias europeias se voltam para si mesmas (KENNAN, 1951: 9, apud: FURTADO, 1975: 23).

A política intervencionista norte-americana tinha como pressuposto o estabelecimento do *American Way of Life*, tanto em meio aos seus domínios, quanto em meio aos novos ambientes de influência. Esta prática permitiria a “segurança” política e econômica norte-americana, disseminando os efeitos da nova revolução tecnológica em curso, o que influenciaria diretamente o “desenvolvimento” das nações latino-americanas (FURTADO, 1975: 37).

Neste novo contexto, FURTADO (1975: 26) afirma que o mundo pós-guerra nasceu, marcado por dois fatos fundamentais: a bipolarização do poder e uma divergência fundamental entre as duas superpotências respondendo agora aos ideais capitalistas e socialistas, que iriam divergir as dinâmicas econômicas centradas entre Estados Unidos e União Soviética.

Daí que a América Latina se defronte, presentemente, com a necessidade iniludível de ter que introduzir profundas modificações no seu marco institucional, a fim de abrir para si o caminho do desenvolvimento. (FURTADO, 1975: 38)

Merecem destaque as diferenças estruturais identificadas no contexto latino-americano, que em comum, demonstram a forte dependência financeira e tecnológica internacional por um vasto período, configurando o desenvolvimento como um elemento de desigualdade social, onde as grandes empresas com sua avançada tecnologia e elevada capitalização, sobressairiam os ambientes subdesenvolvidos (FURTADO, 1975: 41).

A intervenção internacional, ao atingir o contexto de uma determinada estrutura econômica frágil (subdesenvolvida), caracterizada pela inflexibilidade administrativa, torna-se responsável por graves desequilíbrios, onde a ação do Estado tenderia, em consequência, a assumir caráter cada vez mais repressivo.

O período posterior à Segunda Guerra Mundial e o início da década de 1980, demonstra a ampliação do processo de industrialização e sua articulação regional, cujos resultados passam a contribuir de forma considerável na composição das principais economias sul-americanas. Para o Brasil a transição entre os anos 1970 e 1980 demonstram o chamado “milagre econômico”, um período de crescimento após a reorganização política marcada pela ditadura militar.

Essa nova estrutura econômica passou a demandar um sistema logístico capaz de atender às exigências de circulação

de mercadorias industrializadas, cujas características diferem bastante dos produtos exportáveis desde o século XIX: volumosas e de baixo valor agregado, produzidas ou extraídas a partir de algumas poucas localidades para os portos. Pressupõe-se, assim, que a dinâmica do modelo de expansão industrial passou a interferir no formato de infraestrutura de transporte tanto em âmbito nacional quanto intrarregional. (NUNES, 2011: 60)

Completando este cenário, FRENCH-DAVIS (2005: 130) relata ter sido este processo de expansão industrial, o grande responsável pelo reestabelecimento de novas formas de dependência em relação ao quadro econômico internacional imposto ao contexto sul-americano, uma vez que com o crescente processo de industrialização e diversificação do complexo industrial entre as décadas de 1950 e 1960, passam a depender de uma nova classe de produtos importados. Do ponto de vista da logística, observa-se o desmonte crescente da estrutura ferroviária atrelado ao aumento de investimentos governamentais e privados no setor rodoviário.

Após a Segunda Guerra Mundial, a redefinição do modelo de reprodução do capitalismo mundial implicou em rearranjos ao desenvolvimento observado desde o início do século XX, no processo de industrialização sul-americano, impulsionado pela expansão do mercado interno e pela substituição de importações (NUNES, 2011: 60).

A distribuição dos benefícios deste crescimento econômico estimulado pela industrialização também não ocorreu de modo uniforme entre os países sul-americanos, consolidando as históricas diferenças e rivalidades. Esta tendência tem início na década de 1950, momento onde as principais características da política econômica se estruturam em favor do capital estrangeiro, estadunidense. No Brasil, essa nova visão permitiu a importação de máquinas e equipamentos sem cobertura cambial na forma de investimento direto. A concentração industrial tendeu a se ampliar, com visível liderança do Brasil, que consegue dobrar a sua participação relativa no PIB regional sul-americano no

período compreendido entre 1960 e 1990. Importante destacar o fato de que esta concentração industrial, salvo algumas raras exceções ainda se concentram na porção sudeste do país.

Pelo fato de estar diretamente inserido no processo de industrialização, o modal rodoviário firmou-se como pré-condição para a própria industrialização associada a capitais externos e passou a funcionar como instrumento de atendimento da maior demanda por circulação de mercadorias, cujas características são mais apropriadas a este modal; fato que o consolida de vez como modal da integração terrestre, não apenas do espaço econômico nacional, mas também como instrumento de ligação terrestre entre os principais polos econômicos dos países sul-americanos, em substituição ou em concorrência direta aos poucos pontos de conexões férreas que haviam sido instruídas na América do Sul até meados da década de 1950. Em quase todos os pontos de conexão ferroviária da região foram construídas rodovias que passaram a potencializar a competição, e em alguns casos a substituição dos serviços ferroviários internacionais pelos rodoviários. (NUNES, 2011: 65-66)

Como reflexo desta reestruturação econômica, em decorrência da produção industrial e seu consequente aumento de demanda, nota-se o desenvolvimento de novas infraestruturas (logísticas e de transporte) em meio aos núdulos produtivos historicamente consolidados, atingidos pela disseminação de rodovias nacionais e internacionais interligando os poucos espaços econômicos (CEPAL).

Para FURTADO (1969: 243), a atuação do BID (Banco Internacional de Desenvolvimento) ao se vincular com os bancos locais, permite a realização de financiamentos a custos relativamente baixos. Nas palavras de FURTADO (1969: 246) cerca de “80% desses recursos destinaram-se, em última instância, a pagar juros e a amortizar os empréstimos anteriores”, reforçando a histórica dependência internacional dos países latino-americanos.

A amenização dos impactos desta dependência é sentida apenas em momentos em que as ações governamentais incluem pesadas iniciativas em meio a modernização de seu quadro produtivo e sua respectiva articulação territorial a partir de uma consolidada rede de transportes.

Tabela 5-7 – Origem de Investimentos

País de Origem	Percentual do IDE/Ano									
	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1955/1963
EUA	32,0	48,9	57,8	67,2	26,4	33,4	25,3	24,0	24,8	43,5
Alemanha	24,1	17,1	8,6	23,0	22,5	23,4	11,6	28,8	8,5	18,7
Suíça	3,0	5,0	12,6	0,8	6,6	8,5	11,6	2,8	9,2	7,3
Inglaterra	17,9	4,2	5,3	1,1	6,3	2,7	4,9	6,5	2,8	4,8
Japão	0,0	0,2	3,4	0,3	5,0	7,6	0,1	0,0	18,7	3,3
França	2,9	11,2	1,2	0,3	3,2	4,9	1,6	0,3	6,4	3,1
Canadá	1,7	2,1	2,4	0,3	1,3	0,1	23,2	0,5	0,0	2,9
Itália	7,5	3,5	0,7	0,6	0,3	2,7	2,2	10,2	4,5	2,2
Suécia	0,8	0,3	0,4	0,7	0,7	7,2	0,3	1,5	0,2	2,0
Outros	10,0	7,5	7,3	5,8	27,7	9,5	19,1	25,4	24,8	12,2
Total	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Origem de Investimentos Direto Estrangeiro: 1955 e 1963 (via Instrução 113 da SUMOC e Decreto 42.420). Fonte: CAPUTO, 2007: 57.

Tabela 5-8 – Investimentos por setor

Fonte: CAPUTO, 2007:63

Setor da Economia	Milhões de US\$	%
Fabricação e montagem de automóveis, reboques e carrocerias	189,6	38,1
Fabricação de produtos químicos	58,2	11,7
Fabricação de máquinas e equipamentos	55,9	11,2
Fabricação de artigos de borracha e material plástico	30,9	6,2
Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	25,1	5,1
Fabricação de produtos têxteis	21,7	4,4
Metalurgia básica	20,7	4,2
Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	18,0	3,6
Fabricação de celulose, papel e produtos de papel	17,3	3,5
Fabricação de outros equipamentos de transporte	13,1	2,6
Fabricação: eletrônicos e equipamentos de comunicações	9,7	2,0
Outros	37,5	7,4
Total	497,7	100,0

Sobre a ação do regionalismo aberto¹⁶⁰, o processo de industrialização nas principais economias Sul-Americanas torna-se responsável pela reconstrução do espaço econômico regional, agregando modificações em sua interação econômica, buscando a ampliação de mercados para as indústrias instaladas, nacionais e internacionais, instaladas ou não.

A integração regional servia como instrumento de racionalização das estratégias regionais das empresas multinacionais. Quando não era o caso, a importação, de diversos bens e serviços, se realizava diretamente desde a respectiva matriz, (...) os esquemas de integração regional favoreceram ao enlace de subsidiárias de empresas multinacionais em distintos países entre si e com seus países-sede. (...) a integração regional, como se estava levando a cabo, foi principalmente um instrumento de maior transnacionalização. (SUNKEL, 1998:235)

Segundo FRENCH-DAVIS (2005: 197), os países sul-americanos já apresentavam dificuldades para cumprir este processo de integração econômica desde a década de 1970. Entre os motivos, a eliminação de barreiras comerciais, uma vez que a integração pressupunha a ampliação de mercados aos produtos industrializados, ocasionando conflitos entre interesses historicamente consolidadas desde a década de 1930. Para BRAGA (2002:10), “trata-se de um processo de difícil coordenação e que envolve não apenas questões econômicas, mas políticas”, bem como quando “tais estratégias criam uma elite industrial

¹⁶⁰Processo de abertura econômica e política externa entre países sul-americanos criado em 1990 pelas associações regionais CEPAL e BID em busca da formação de estratégias regionalistas entre países do bloco sul-americano. O Regionalismo Aberto, se caracteriza pela maior abertura econômica impulsionada pela liberalização comercial, em geral, firmada em âmbito mundial entre países do contexto sul-americano. Neste processo, se

verifica a retomada das atividades dos blocos econômicos regionais que passam a determinar novas demandas nacionais, adotando estratégias em busca da adequação ao contemporâneo processo de internacionalização e integração à economia mundial.

com influência política e que se opõe a uma maior abertura da economia às importações.”

Neste contexto, a criação do Mercosul, abre um amplo espaço para a formação geográfica supranacional e a reestruturação logística que desde o ano 2000, passa a ser pautado pelos princípios neoliberais. Para TAVARES & GOMES (1998: 222), quase após uma década de escassez de capitais externos, as políticas adotadas para a abertura de capital tenderam a afiançar a articulação subordinada dos países latino-americanos com os grandes centros econômico-financeiros internacionais. Forçando a criação de blocos econômicos e articulação de mercado. Neste contexto, o mercado regional tende a ser cada vez mais uma área de expansão do comércio e das finanças privadas das economias centrais, como mostra a entrada de capitais nos anos 1990.

Desse modo, a “entrada” das economias sul-americanas neste novo regionalismo pode ser considerada como mais um momento em que as propostas das elites econômicas mundiais e locais buscam adaptar-se à mudança do capitalismo, em âmbito mundial. (NUNES, 2011: 73)

Em meio as constantes reestruturações do sistema capitalista, a década de 1990 presencia em todo o mundo o interesse pela formação de blocos voltados a integração regional em busca da integração entre economias em desenvolvimento e as economias desenvolvidas.

As iniciativas de integração regional representam uma terceira linha de reformas da política comercial com o objetivo de complementar e reforçar a liberalização unilateral e multilateral empreendida como parte do processo de reformas estruturais que está em curso desde meados da década de 1980. Considerada por esta perspectiva, a integração regional é elemento vital do processo de reformas estruturais (BID, 2003: 1). Importante destacar que essa concepção considera que a integração deverá ser estruturada não apenas entre os países do contexto sul-americano, mas também destes com os demais blocos externos. Em outras palavras, este processo de articulação econômica,

retoma com força a ideia de comunicação entre territórios, agora com a estratégia de domínio pautada pela política neoliberal.

Particularmente em relação à infraestrutura, observa-se que a construção desta retomada do regionalismo gerou a necessidade de reconstrução da logística de transportes regionais que pudesse dar conta dessa nova demanda por circulação de mercadorias: tanto industrializadas, quanto as agroindustriais; tanto para o mercado interno (nacional e intrarregional) quanto extrarregional. Portanto, é em função do novo formato de circulação de mercadorias que tenderá a se redesenhar a infraestrutura logística regional, a partir da década de 1990 (...). (NUNES, 2011: 74)

O processo de reconstrução das cadeias logísticas visando à integração operacional entre os mais diversos modais não é um fenômeno exclusivo da América do Sul. O tema vinha sendo discutido, desde muito antes da década de 1980, uma vez que coincidem com o declínio das atividades econômicas, evidenciando a necessidade de novas articulações políticas e econômicas.

No âmbito da União Europeia, onde as redes transeuropéias, contemplam a construção, ou reconstrução, de eixos de integração na área de transporte, energia e telecomunicações, fundamentais ao funcionamento da economia neoliberal. Levando como modelo o contexto europeu, relacionado aos transportes, as novas articulações visam à realização de grandes projetos que combinem o uso de estradas, vias de navegação, portos marítimos e o desenvolvimento da rede europeia de trens de alta velocidade. Na área de energia abarcam setores de eletricidade e gás natural e, na área de telecomunicações, objetivam o lançamento de serviços eletrônicos baseados em redes de telecomunicações. Assim, a interconexão e as interoperações das redes nacionais de infraestruturas são fatores-chave para a ordenação do território comunitário. (UNIÃO EUROPÉIA, 2008)

No Continente Americano, observam-se, pelos menos três iniciativas atuando em busca da integração logística em âmbito internacional, buscando a intermodalidade dos sistemas de transportes: a criação de uma rede hemisférica de conhecimento de transporte; a análise de corredores de serviços de transporte que atendam ao intercâmbio entre esquemas regionais; e o desenho de coordenação institucional que permita uma estreita colaboração entre as respectivas instâncias regionais competentes em matéria de transporte.

As propostas vêm sendo defendidas pela cúpula dos presidentes dos países sul-americanos buscando a criação da Iniciativa de Integração Regional Sul-Americana (IIRSA), agindo em sintonia com as recomendações da CEPAL e o BID, que pretendem entre outras características: a exportação de recursos naturais, produtos de agronegócio e manufaturas leves e complexas; o comércio intraindústria ao nível intrarregional; a articulação do turismo; e dos serviços profissionais de alto valor agregado. (BID, 2005:7-9)

Uma ampla perspectiva de integração com pragmáticas bases econômicas e políticas agindo em apoio ao desenvolvimento da América Latina a partir de sua dimensão física, pois a materialização do conceito de Regionalismo Aberto implica em reestruturação dos transportes vinculados ao mercado intrarregional e, simultaneamente, extrarregional¹⁶¹.

Após a compreensão das últimas considerações em torno da estruturação econômica e logística relativa ao contexto mundial, é válida a citação de uma espécie de síntese elaborada por FURTADO (1975: 64), onde o autor afirma que “a partir de começos do decênio dos anos sessenta, tornou-se cada vez mais evidente que a evolução da economia internacional se faria por caminhos mais complexos do que se havia suposto no imediato pós-guerra.” As novas imposições

econômicas mundiais seriam estruturadas inicialmente em torno do núcleo em expansão formado pela economia americana, irradiando o progresso tecnológico e um importante fluxo financeiro, induzindo a modernização dos segmentos periféricos em graus distintos de subdesenvolvimento, uma hegemonia que com a expansão do processo de mundialização econômica revelaria novas potências.

A América Latina surge como um caso especial de relativa estagnação, uma vez que “excetuados casos especiais, as economias da região foram seriamente afetadas, ainda que em graus diversos, pelo declínio relativo do comércio internacional de produtos primários. Em razão da insuficiência estrutural de capacidade importadora criada por essa tendência básica, tais economias procuraram diversificar suas estruturas produtivas instalando indústrias substituidoras de importações” (FURTADO, 1975: 79-80), desarticulando as decisões econômicas nacionais, baseado na articulação de decisões ao nível das grandes empresas estrangeiras que se instalaram na região, cujos reflexos seriam sentidos também em pressões sobre a balança de pagamentos decorrente de transferências financeiras.

Neste contexto, a hegemonia norte americana perde sua força, nas palavras de KECK (2013, apud: TEIXEIRA, 2014) em 18 de novembro de 2013, o Secretário de Estado dos Estados Unidos, John Kerry, fez um pouco notado discurso na Organização dos Estados Americanos (OEA) em que afirmou categoricamente que “a era da Doutrina Monroe terminou”, carregando consigo um peso simbólico significativo do ponto de vista das relações internacionais entre Estados Unidos e seus vizinhos ao sul, cujos reflexos são sentidos também em meio à reestruturação das dinâmicas mundiais.

¹⁶¹ Inserida em meio ao núcleo central da pesquisa, estas questões serão discutidas e esplanadas com um maior rigor de detalhes em trechos a seguir.

5.4. Do sonho à realidade: a Transcontinental e a dinâmica urbana

No Brasil, a crescente necessidade de circulação entre os centros de produção e os mercados de consumo e exportação impulsionam, no início do século XIX, o desenvolvimento de diversos projetos, sendo inicialmente articulados em torno da criação de caminhos terrestres e fluviais e posteriormente ferroviários. Em geral, essas estratégias buscavam a atuação de investimentos privados (nacionais e internacionais), agindo em parceria com a marcha de interiorização do território impulsionada pela abertura de novas áreas de plantio e povoamento que, a partir do Rio de Janeiro (capital do Império), seguiriam rumo ao Vale do Paraíba, na divisa entre São Paulo e Minas Gerais. A partir dessa região, os caminhos deveriam buscar os produtos extrativistas, que em geral apresentavam a expansão de suas fronteiras, evidenciando a precariedade de transportes e impulsionando a necessidade de novos projetos.

Nesse contexto de transformações, a ferrovia, primeiro grande eixo de propulsão territorial, modernização e articulação industrial, busca inicialmente nas áreas de expansão da produção cafeeira, produtos e pessoas, transferidos entre as novas regiões e o mercado consumidor.

Deste ponto é importante mencionar que se examina o fenômeno da urbanização (e da modernização) da sociedade a partir do despontar de processos industriais. Em meio ao contexto articulado pela dispersão ferroviária no Brasil, a paisagem urbana e rural muda rapidamente. O campo se submete à cidade, nesta transição, do pequeno povoado nasce uma pequena cidade e da pequena cidade uma grande cidade. Esse processo ganha maior forças no século XX (mais precisamente a partir de 1920), inicialmente concentrada na porção centro-sul do país¹⁶².

¹⁶² Até o impulso da industrialização, a atividade econômica brasileira era dedicada ao comércio e a agricultura voltada para exportação internacional de mercadorias. As ferrovias iriam proporcionar não apenas maiores facilidades no transporte dos produtos agrícolas,

Na década de 1930, a dispersão passa a atingir outras regiões do território, sua maior expressão verificada no Estado de São Paulo, como reflexo do ciclo cafeeiro e da expansão de ferrovias.

Espanta-se o europeu, quando ouve chamar de ‘velha’ uma cidade como Ribeirão Preto, que não conta três quartos de século (...). Tudo se passa como se este país conhecesse em 75 anos, um século no máximo, o que se levou milênios para fazer na Europa. (MONBEIG, 1998: 23)

Em relação à Bolívia, a construção de ferrovias ocorre na grande maioria dos casos em consequência de acordos internacionais buscando o fim de conflitos ou a garantia de soberanias.

Dentro do espírito nacionalista, a Bolívia demonstraria resistências ao projeto por interpretar que o Tratado de Vinculação Ferroviária poderia significar uma penetração brasileira naquele país. Denunciavam que a estrada de ferro de Corumbá a Santa Cruz, ao se dirigir da periferia ao centro, ou seja, da fronteira brasileira em direção ao oeste boliviano seria uma via da política expansionista do Brasil, uma extensão da Marcha para o Oeste. Eram, portanto, contrários às modificações efetuadas nos Acordos de 1928, que previam a construção do trecho entre Santa Cruz e Cochabamba, modificados posteriormente para a ligação entre Corumbá e Santa Cruz. (SOUZA, 2004: 51)

Se por um lado, a ferrovia não fora capaz de garantir em seu primeiro momento um considerável nível de desenvolvimento econômico ao país, ou regiões do território, como ocorrido com outras localidades, as ferrovias desempenharam e ainda desempenham papel de importância em meio às rotas de transporte bolivianas, transportando até os dias de hoje, mercadorias e passageiros, onde de um modo em geral a logística

mas também a inversão dos capitais na industrialização, impulsionando também o surgimento de novos núcleos e a maior concentração da população nas áreas urbanas.

de transportes é precária e altamente dependente dos vizinhos sul-americanos para sua completa consolidação, uma vez que o território não possui em seus domínios portos para importação e exportação de produtos, sendo dependente de acordo bilaterais.

Ao longo dos anos, a concentração urbana na Bolívia historicamente ligada aos centros mineiros, sofre um deslocamento com os processos de transição dos ciclos econômicos. Ao longo do século XX, a economia nacional foi estruturada à extração de minérios, concentrando a população em sua porção Oeste (destaque para Oruro e Potosí), com destaque caracterizado pela maior concentração da população rural.

Na Colônia foi estruturado o eixo urbano Potosí - Sucre, onde Potosí, centro mineiro que atingiu 150.000 habitantes, tornou-se a segunda cidade do mundo então. O processo republicano, partindo do referido eixo, conduziu a outra configuração que se consolidou no final do século XIX em torno de La Paz, consolidando o eixo minerário e administrativo Potosí - Oruro - La Paz. (BLANES, 2007: 25)

Com a queda da economia mineradora, o processo de urbanização na Bolívia resultou na concentração da população em três grandes centros urbanos, ou áreas metropolitanas: La Paz, Cochabamba e Santa Cruz de la Sierra (DURÁN, 2007). Um conjunto de reformas promovidas pelo Estado (reforma agrária, reforma urbana, esforços de industrialização, a “Marcha para o Oriente”, a crise do modelo nacionalista, e a implementação da Nova Política Econômica) durante a década de 1980 e o Programa de Ajuste Estrutural, desenvolvido ao longo da década de 1990 levaram as principais cidades da Bolívia à um maior crescimento urbano e concentração populacional¹⁶³ (LEDO, 2002: 54).

Este modelo urbano se constitui em uma rede de cidades dispostas nas diferentes zonas ecológicas da Bolívia, onde cada uma reproduz seu modelo de primazia urbana sobre o ambiente rural. Na região serrana, La Paz é o lar de 71% dos habitantes urbanos (...) é a sede da burocracia estatal, e concentra a maior parte dos empregos na administração e instituições públicas. Nos vales, Cochabamba é o lar de quase a metade dos moradores urbanos (45%). Devido à sua localização geográfica, possui a função de integração de seu contexto regional e de ligação entre as cidades da La Paz e Santa Cruz de la Sierra. Desta forma, tornou-se um centro de integração e intermediação do país. Santa Cruz abriga 60% dos habitantes urbanos da Zona Oriental. A moderna cidade de Santa Cruz se tornou o centro de desenvolvimento mais importante no leste da Bolívia e um ponto de conexão com o Brasil. (DURÁN, 2007)

Mesmo com as dificuldades logísticas, as ferrovias em território Boliviano, promoveram a “modernização” e a revitalização das cidades atendidas, prova disso se concretiza em meio ao trechos construídos nas áreas da Cordilheira dos Andes; tendo como símbolo na arquitetura das estações, com destaque para a estação de La Paz, projetada por Gustave Eiffel; a engenharia das obras de arte espalhadas por diversos dos trajetos consolidados. Também é digna de menção, o potencial de revitalização de inúmeras cidades, inicialmente estruturadas em torno da atividade da mineração, os trilhos foram importante elo de comunicação e alinhamento estratégico, contexto reafirmado com o despontar do ciclo da exploração do petróleo e gás, dinâmica econômica que encontra na falta de novos investimentos e no avanço da construção dos dutos o declínio do “auge” ferroviário.

¹⁶³ Quatro em cada dez migrantes se estabeleceram nas cidades do corredor (La Paz, Cochabamba, Santa Cruz), enquanto outros se mudaram para a região de Chapare ou outras áreas rurais, e menos de um quinto se estabeleceu em cidades intermediárias.

No Chile, a expansão ferroviária vivida no final do século XIX e início do XX teve sua origem na tentativa de integração do território em um sistema econômico fundado no progresso, onde o ideal foi entendido como a adaptação da economia nacional à economia mundial, oferecendo aos países industrializados matérias-primas como cobre, carvão, salitre e outros minerais. Para tanto, o governo e a iniciativa privada atuavam na implementação dos avanços tecnológicos em todo o país.

Os obstáculos que a geografia impôs a este projeto foram superados por meio de obras de engenharia e avanços tecnológicos como a ferrovia. As linhas ferroviárias ligavam os centros de produção do país às cidades ou portos de onde a matéria-prima era distribuída aos principais centros industriais do mundo. O movimento de pessoas, ideias, mercadorias e modas em todo o país também cresceu. O conceito de comunidade nacional foi sustentado por esse meio de transporte que transferiu os símbolos da modernidade para grande parte das regiões remotas.

Os trens de nitrato no Norte e os trens de carvão no Centro e no Sul foram construídos por empresas estrangeiras que exploravam depósitos de mineração. Faltou planejamento à iniciativa privada para a criação de um sistema integrado de transporte de pessoas e produtos. Em Antofagasta, por exemplo, a prioridade era deslocar os minerais produzidos pela indústria do salitre do interior do deserto para os portos de embarque, para os quais foram criadas uma série de rotas inarticuladas, uma característica comum em todo o contexto sul-americano. Em 1910, o Chile tinha uma rede ferroviária completa de Iquique a Puerto Montt com mais de 8.883 quilômetros de linhas ferroviárias.

A rede chilena tem como grande destaque, a ferrovia Trasandina (Los Andes-Mendoza). Inaugurado em abril de 1910, o trecho cumpriu um dos mais complexos desafios da engenharia no transporte ferroviário: a construção de uma linha que cruzaria a Cordilheira dos Andes. Sua criação deveu-se ao interesse das potências econômicas ocidentais em

melhorar o comércio internacional com suas colônias por meio de uma rota entre o Pacífico e o Atlântico Sul. A elite econômica chilena também se interessou por esta rota, pois estava preocupada com a construção do Canal do Panamá e as turbulências financeiras que isso poderia causar à economia nacional, especialmente em Valparaíso. (ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Recuerdos de la construcción del ferrocarril Los Andes – Mendoza.)

Figura 5-27 – Ponte do Ferrocarril Transandino



Ponte de 45 metros de largura (Km 47 de Mendoza), 1907.

Fonte: ARCHIVO NACIONAL DE CHILE In: Galerías. Colección Alex R. Gulliver. Localización Caja N°1.

Figura 5-28 – Plano Geral do Ferrocarril Trasandino de Santiago Marín Vicuña, 1901.



Fonte: ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Recuerdos de la construcción del ferrocarril Los Andes – Mendoza.

No quadro histórico da crise do sistema interamericano podemos afirmar que os países sul-americanos como um todo se defrontam, em maior ou menor escala, com os mesmos problemas, sobretudo em relação ao alto grau de dependência de petróleo importado (que também se reflete na dependência como combustível para o transporte de suas mercadorias e modal adotado – rodoviário) e o baixo grau de integração social do país. Muito diferentes, quanto a sua natureza e aos aspectos da vida coletiva de cada contexto por eles atingidos, tais fragilidades estão, em última análise, na raiz da maior parte das deficiências dos países e são as causas profundas da vulnerabilidade ora alcançado pelo pelos países e blocos econômicos.

Neste ponto, torna-se interessante pontuar o posicionamento de WHATALEY citado por SOUZA (2004) que ao relacionar sobre os acordos firmados com a Bolívia culminando com a construção do traçado ferroviário, observou-se a redução gradativa de mercadorias a serem transportadas, reflexo de investimentos ocorridos sobretudo em relação ao transporte de combustíveis e gás natural via dutos e oleodutos:

Após a inauguração, que contou com as presenças dos presidentes do Brasil e da Bolívia, os problemas com a escassez do que e de quem transportar, pelas linhas férreas, tornaram-se dor de cabeça para os governos dos dois países, mostrando que o otimismo com as vantagens para ambos, especialmente para o Brasil, havia sido exagerado. (WHATALEY apud SOUZA, 2004)

Entretanto, mesmo com a alteração logística da hegemonia de modais – ferroviários para rodoviários, o contexto sul-americano, em meio ao século XXI, ainda demonstra semelhanças com a histórica dependência de investimentos internacionais no tocante ao processo de articulação de eixos dotados de caráter estratégico de corredores, mantendo a hegemonia construída ao longo do desenrolar da primeira metade do

século XX. Prova disso se evidencia a partir da análise do ranking dos principais portos sul-americanos, ilustrado na figura a seguir.



Figura 5-29 – Ranking dos Portos na América Latina, 2018.

Fonte: CEPAL

Novas propostas de articulação surgem constantemente em meio ao contexto sul-americano. De um modo em geral, as propostas buscam a viabilização do transporte de *commodities*, que muitas vezes, reforçam eixos historicamente consolidados, e até hoje não articulados por diversos motivos, ou se lançam em meio às novas fronteiras agrícolas e ciclos econômicos em expansão, redesenhando o histórico contexto de sonhos e anseios por articulação, mas que pouco articula os territórios.

Corredor Ferroviário Bioceânico do Eixo Capricórnio

“Corredor Ferroviário Bioceânico Paranaguá – Antofagasta”

Saindo um pouco da hinterlândia da porto de Santos, propostas também são articuladas em meio a expressiva área de influência que corresponde aos Estados do Paraná, Santa Catarina e o Rio Grande do Sul no Brasil, todo o território do Paraguai, as províncias de Salta, Jujuy, Catamarca, La Rioja, Formosa, Chaco, Misiones, Corrientes, Tucumán e Santiago del Estero na Argentina e as regiões de Antofagasta e Atacama no Chile. Neste eixo, as principais saídas portuárias são os portos de Santos, de Paranaguá, de São Francisco do Sul e do Rio Grande do Brasil, além do porto de Antofagasta no Chile

O Corredor Bioceânico é o mais completo e rico em informações técnicas, econômicas e financeiras. Assim como em um estudo anterior, realizado em 1938, a proposta mais recente também objetiva preencher o vazio de trilhos em determinadas regiões do Brasil, Argentina, Paraguai e Chile, para melhorar a competitividade do Comércio Exterior e promover o desenvolvimento dessa importante Região do Cone Sul, atenuando as desigualdades regionais. Contudo, desconsidera a malha ferroviária boliviana.

A logística do corredor oferece para sua área de influência uma grande disponibilidade de produtos primários, capazes de viabilizar investimentos e a operação comercial, a saber: derivados do complexo da soja (grão, farelo e óleo), cereais (milho, trigo e sorgo), complexo suco-alcooleiro (álcool e açúcar), biocombustíveis, derivados de petróleo, produtos da cadeia dos fertilizantes (N, P e K), minerais metálicos, produtos siderúrgicos e contêineres.

Atualmente, grande parte dessa carga é transportada por caminhões que percorrem enormes distâncias (algumas rotas ultrapassam 3.000 km), o que encarece o custo dos fretes. Entre os pontos negativos deste processo de rearticulação ferroviária é válido o destaque para a baixa projeção de ações dedicadas ao transporte de passageiros, assim como o fato de que os produtos transportados representariam uma parte da economia primária das regiões cortadas pelos trilhos, oferecendo um baixo valor agregado para a economia regional.

Figura 5-30 – Corredor Ferroviário Bioceânico do Eixo Capricórnio



Fonte: VIA TROLEBUS

Ferrovias Transoceânica:

Outro projeto alvo de especulações, contando com promessas de investimentos chineses era articulado pela ferrovia Transoceânica, que buscava encaminhar para portos de Ilo (Peru) e Arica (Chile) a soja produzida na região centro-oeste do Brasil, como alternativa para o desafogamento dos portos Brasileiros, sobretudo os portos de Santos e Paranaguá. (ALMEIDA; SELEME; CARDOSO NETO, 2013)

Em 2015, o Governo Brasileiro anunciou uma segunda etapa do “Programa de Investimentos em Logística (PIL – Ferrovias)” incluindo no programa, a proposta de construção da Ferrovia Transoceânica. Importante destacar que em 2008, o Plano Nacional de Viação - PNV já incluía a mesma linha tendo como identificação a sigla EF-246. Em outros momentos, a mesma estratégia também fora referida como Ferrovia Transcontinental e Ferrovia Bioceânica, tendo como previsão de interligação entre o litoral norte do Rio de Janeiro (Campos dos Goytacazes), atravessando todo o território brasileiro, até ser conectada à malha ferroviária do Peru. Nessa proposta, em território brasileiro, a ferrovia atravessaria os Estados de Minas Gerais (tendo como destaque a cidade de Corinto), Goiás

(destacando Campinorte), Mato Grosso (destacando a cidade de Lucas do Rio Verde/Água Boa/Sapezal), Roraima (Porto Velho/Vilhena) e Acre (Rio Branco/Cruzeiro do Sul e Boqueirão da Boa Esperança, cidade da fronteira entre Brasil e Peru) com uma extensão estimada de 4.400km sendo 3.500km em solo brasileiro.

Figura 5-31 – Ferrovia Transoceânica



Fonte: VIA TROLEBUS¹⁶⁴

O objetivo é criar uma rota ferroviária estratégica de escoamento da produção, via pacífico, para os mercados asiáticos. A construção da ferrovia seria compartilhada entre os governos do Brasil, Peru e China com financiamento do Banco de Infraestrutura Chinês-AIB.

Em 2015, a proposta se caracterizava como um ambicioso plano Chinês, cujos investimentos seriam realizados na América do Sul. Na ocasião, a China pretendia aumentar sua presença econômica e facilitar o acesso a matéria prima, uma vez que o país necessita de recursos naturais para sustentar sua expansão econômica e para isso tem interesse primordial na construção de ferrovias em outras regiões, uma nova investida internacional de ideais, ideologias e investimentos em meio ao século XXI. Os investidores chineses enxergavam o mercado sul-americano como um ambiente próspero para seus investimentos em infraestrutura de transportes e energia.

Mesmo ainda não tendo sido concretizada, outra importante característica desse corredor se relaciona a possibilidade de integração com a Ferrovia Norte-Sul, no município de Campinorte/GO, possibilitando o acesso do tronco ferroviário de algumas das principais áreas produtoras de *commodities* agrícolas do Centro-Oeste bem como aos principais portos do litoral brasileiro em várias direções.

Como exemplo dessa possível integração, partindo de Campinorte (GO), a carga poderia seguir pela Norte-Sul até Açailândia e seguir viagem pela E.F. Carajás até o Porto de Itaqui, em São Luiz do Maranhão, ou então, seguir em direção ao eixo da Ferrovia Centro Atlântica, atravessando o Sul de Goiás e o Norte de Minas até Belo Horizonte, onde faria conexão com a E.F. Vitória-Minas em direção ao Porto de Tubarão, em Vitória.

Entre os prováveis empecilhos à concretização do segmento da ferrovia, destaque para o segmento entre a fronteira do Brasil no Acre (cidade de Boqueirão da Boa Esperança) até o Porto de Ilo no Peru teria uma extensão aproximada de 900 km. Trata-se de trecho com alta complexidade para realização do Projeto de Engenharia e de execução das obras, uma vez que parte da infraestrutura, e obras de arte especiais

cortariam a Cordilheira dos Andes (altas altitudes e baixíssimas temperaturas). Os trechos interceptando território brasileiro, também incluiriam a alta possibilidade de sobreposição do trecho à territórios indígenas e Unidades de Conservação, representando impactos irreversíveis à histórica conformação histórico-social e ao meio ambiente.

6. Modernidade, Comunicações e a Caracterização Urbana.



Figura 6-1 – La Clef: l'urbanisme est une clef.

Fonte: LE CORBUSIER

Ao descrever sobre o século XIX, ZUCCONI (2016: 14), configura alguns tipos fundamentais da paisagem atual, afirmando que este período “nos deixou as estações ferroviárias e os estabelecimentos industriais, as galerias comerciais e as lojas de departamentos, os bairros de edificação pública e as orlas marítimas”. Entretanto, nem todos esses tipos podem ser considerados totalmente novos, para ZUCCONI (2016: 14) devem ser lidos em um contexto mais amplo, que além da cidade de ontem, inclui também a cidade de anteontem, sobretudo quando relacionado ao contexto europeu.

Em meio a transição entre os séculos XVIII e o século XIX, inicia-se um excepcional ciclo de expansão que se arraiga na cidade e que em meio ao contexto europeu, não teme confrontos com outras épocas, sendo dominada por fatores dinâmicos, sobretudo em meio às comparações com o período anterior, agregando também, inúmeras críticas ao conceito de preservação.

Na análise de CARLOS (1988: 24), o processo histórico que produziu a acumulação primitiva, iniciada com o ressurgimento das cidades, gerou a separação entre o produtor direto e os meios de produção através da expropriação dos trabalhadores, formando a base sobre a qual se ergue o sistema capitalista de produção. Neste contexto, a acumulação do capital e a revolução industrial são dois momentos fundamentais na história, e refletem a passagem do modo de produção feudal ao modo de produção capitalista. A ordem capitalista sai das entranhas feudais, à medida que o processo de desenvolvimento social da humanidade, realizado em toda formação econômica e social, efetiva-se por meio do aparecimento e da resolução de contradições.

É verdade que, por exemplo, três capitais mediterrâneas, Roma, Madrid e Atenas, triplicaram o número de habitantes durante o século XIX, mas, a progressão numérica resultará inscrita em um papel já conferido no século precedente. Para, no século XX, encontrar grandes cidades nascidas do nada ou para individuar centros de ascensão clamorosa, como foram Manchester e Odessa, no século XIX, deveremos ir para o Pacífico ou, de qualquer forma, para zonas extra europeias. (ZUCCONI, 2016: 14)

A emergência do processo de industrialização, trouxe consigo o esforço e a necessidade de reorganização do trabalho, controle do trabalhador e sobretudo a necessidade de organização urbana. A Revolução industrial proporcionaria o aumento das concentrações humanas tanto em meio aos centros urbanos preexistentes (dotados de certa infraestrutura), quanto em meio às localidades em expansão, cujas nascentes bases urbanas não ofereciam o suporte suficiente ao crescente contingente populacional. O processo de acumulação primitiva como pressuposto da produção fundada no capital produziu duas classes contraditórias, porém indissociáveis: a burguesia e o proletariado e com isso transformou o modo de exploração do trabalho e o modo de vida dos homens (CARLOS, 1988: 32), e de hierarquização da estrutura urbana.

(...) o crescimento exponencial de alguns centros preexistentes, o nascimento de algumas cidades de corte metropolitanas. Principalmente após 1850, novos fluxos e excedentes demográficos tenderão a solidificar-se nas proximidades de alguns nós ferroviários industriais e portuários, e, não somente em poucos casos, corresponderão às tradicionais capitais administrativas. (ZUCCONI, 2016: 27)

Em princípio, trata-se de um processo eurocentrista que se irradia a partir dos portos atlânticos e mediterrâneos, através de rotas de comércio internacional, nos quatro polos da terra: o fenômeno se verifica principalmente nas cidades-empórios, situadas na foz dos rios navegáveis ou na extremidade de linhas ferroviárias, como Cancun, Tienstsin, Hangzhou na China, Calcutá e Mumbai na Índia (ZUCCONI, 2016: 16), um contexto amplamente alargado, sobretudo após o século XIX, com a maior expansão de produtos industrializados, europeus, e material ferroviário por todo o nascente mundo capitalista.

Do ponto de vista da história de sua implantação, a indústria se localizou primeiramente na Inglaterra, onde encontrou, as condições necessárias ao seu surgimento, como grau de desenvolvimento técnico e condições de acumulação de capital. Elas surgiram dentro da cidade: perto do mercado e da mão-de-obra. No século XIX as instalações industriais se localizavam perto das bacias hulfíferas em exploração (CARLOS, 1988: 21).

Ao associar a cidade do século XIX, com a cidade da revolução industrial, ZUCCONI (2016: 21), destaca a questão do simples associativismo entre os processos, alegando não se tratar de uma equação muito rígida as correlações articuladas entre o desenvolvimento industrial e o crescimento urbano, uma vez que “sua influência (da Revolução Industrial) varia de lugar a lugar, combinando-se com entrelaçamentos de causas simultâneas, (...) variáveis de contexto a contexto.” Ao exemplificar, o autor cita o modelo da historiografia francesa, onde tanto o desenvolvimento industrial, quanto o crescimento demográfico se “apoiam” a uma rede de centros preexistentes (praças de mercado,

cruzamentos viários, portos e centros administrativos), cujas condições foram reforçadas por um sistema integrado de comunicações ferroviárias após 1850.

Às vésperas da Primeira Guerra Mundial, a população europeia era de 473 milhões de habitantes, mais do que o dobro dos cerca de 190 milhões calculados cem anos antes. É verdade que o surpreendente crescimento demográfico comprometeu, de maneira desigual, as diversas áreas da Europa: na primeira metade do século XIX essa desigualdade se refere somente à Inglaterra, depois é notada na Bélgica a partir de 1830 e na França depois de 1850. A Alemanha, a Itália e a Espanha chegarão à mesma escala com intervalos, em tempos diferentes, e somente após o último quarto de século. O fenômeno determinará, em todo o lugar, concentrações de população e de recursos nos centros urbanos: um verdadeiro ciclo de urbanização que varia de contexto a contexto, mas que estabelece, em todo lugar, a prevalência quantitativa e qualitativa da cidade., segundo proporções inimagináveis precedentemente. O desenvolvimento do ciclo irá bem além do século XIX e acabará por caracterizar a Idade Contemporânea. (ZUCCONI, 2016: 15-16)

6.1. O século XIX e os primórdios da Teorização do Urbano

Em sua descrição, HOBBSAWM (2019: 27) contextualiza a etimologia da palavra urbano, ilustrando sua aplicação prática, antes mesmo do romper do século XIX. Em sua análise, a palavra “urbano” é certamente ambígua. Ela inclui as duas cidades europeias que por volta de 1789 podem ser consideradas genuinamente grandes segundo os nossos padrões: Londres, com cerca de um milhão de habitantes, e Paris, com cerca de meio milhão. E umas 20 outras com uma população de 100mil ou mais: duas na França, duas na Alemanha, talvez quatro na Espanha, talvez cinco na Itália (o Mediterrâneo era tradicionalmente o berço das

cidades), duas na Rússia, e apenas uma em Portugal, na Polônia, na Holanda, na Áustria, na Irlanda, na Escócia e na Turquia europeia.

Além do contexto das “grandes cidades”, o termo “urbano”, também inclui a multidão de pequenas cidades de província, onde se encontrava realmente a maioria dos habitantes urbanos; aquelas onde o homem podia, a pé e em poucos minutos, vencer a distância entre a praça da catedral, rodeada pelos edifícios públicos e as casas das celebridades, e o campo (HOBBSAWM, 2019: 27).

Isso possibilitava que trabalhadores em áreas em processo de industrialização – embora tal fenômeno diminuísse rapidamente – ainda permanecessem “meio-agricultores”. Na descrição de HOBBSAWM (2019: 320), ainda após 1900, os mineiros da Bélgica tiravam férias na estação certa para ir tomar conta de suas plantações de batatas (HOBBSAWM, 2019: 320).

A cidade provinciana ainda pertencia essencialmente à sociedade e à economia do campo. Sua classe média, e profissional eram constituídas pelos negociantes de trigo e de gado, os processadores de produtos agrícolas, os advogados e tabeliões que manipulavam os assuntos relativos ao patrimônio dos nobres ou os intermináveis litígios que são parte integrante da vida em comunidades proprietários de terra, os empresários mercantis que exploravam os empréstimos aos fiandeiros e tecelões dos campos, e, por fim, os mais respeitáveis representantes do governo, o nobre e a Igreja. Seus artesões e lojistas asseguravam as provisões aos camponeses e aos cidadãos que viviam às custas dos camponeses.

Na análise de HOBBSAWM (2019: 28-29), a cidade provinciana sofrera um triste declínio depois de atingir o auge de desenvolvimento no final da Idade Média. Neste sentido, a cidade provinciana de fins do século XVIII podia ser uma próspera comunidade em expansão, com a sua paisagem dominada por construções de pedra em modesto estilo clássico ou rococó ainda hoje testemunha em parte da Europa Ocidental. Mas essa prosperidade já vinha do campo.

Já em relação a grande cidade (quer dizer, um povoamento de mais de 200 mil habitantes incluindo um punhado de cidades metropolitanas de mais de meio milhão) HOBBSAWM (2019: 321) destaca que na maioria dos casos, sua organização ainda não exemplificava exatamente um centro industrial (embora pudesse contar com o bom número de fábricas), mas mais precisamente um centro de comércio, transporte, administração e uma multiplicidade de serviços que atraía uma grande concentração de pessoas e, por sua vez, aumentava em número.

A cidade industrial típica era nesse período uma cidade de tamanho médio, mesmo pelos padrões atuais, embora, como ocorreu na Europa central e oriental, algumas cidades (que tendiam a ser muito grandes) também se tornassem centros maiores de produção. (...) ainda não eram as ininterruptas áreas construídas do século XX, embora chaminés de fábricas, ao longo de vales, linhas férreas, a monotonia do tijolo descolorido e a nuvem de fumaça trouxessem uma certa coerência. (HOBBSAWM, 2019: 320)

Avançando para a chamada cidade industrial, que inicia seus passos em meio ao século XIX, CHOAY (2011: 1) inicia seu livro com a seguinte frase: “a sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte. Ela produz as metrópoles, conurbações, cidades industriais, grandes conjuntos habitacionais. No entanto fracassa na ordenação desses locais.”

Em meio as resenhas da obra de CHOAY, pairam as discussões relacionadas aos avanços da tecnologia e o processo de conformação do urbanismo, como tentativa de resposta aos problemas históricos, sociais, econômicos e culturais decorrentes da Revolução Industrial, e desta maneira do processo de industrialização e conformação da chamada cidade industrial.

A multiplicação do número de metrópoles é outro dado que caracterizará o ciclo de urbanização do século XIX. Em 1914 são 22 as cidades que alcançaram um milhão de habitantes, enquanto no início do século XIX só Londres tinha essa população: nas vésperas da grande guerra, enquanto existiam

oito metrópoles europeias, na Ásia teremos dez e as Américas apresentam quatro (Nova York, Chicago, Filadélfia, Rio de Janeiro). (ZUCCONI, 2016: 16)

Em sua trajetória, o urbanismo como disciplina sempre buscou a criação de um modelo. Entre os teóricos de seu pensamento, visto sempre pelo viés da modernidade e da transformação do contexto urbano. Neste sentido, o chamado pré-urbanismo agiria como forma de situar as condições nas quais se colocam, no século XIX, os problemas do planejamento urbano. Neste sentido, CHOAY (2011: 3) retoma em sua análise alguns fatos de extrema importância para a compreensão dos processos de estruturação de ambientes urbanos.

Do ponto de vista quantitativo, a Revolução Industrial é quase imediatamente seguida por um impressionante crescimento demográfico das cidades, por uma drenagem dos campos em benefício de um desenvolvimento urbano sem precedentes. O aparecimento e a importância desse fenômeno seguem a ordem e o nível de industrialização dos países. A Grã-Bretanha é o primeiro teatro desse movimento, sensível desde os recenseamentos de 1801; na Europa, a França e a Alemanha seguem-se a partir dos anos 1830.

Os números são significativos. Londres, por exemplo, passa de 864,845 habitantes em 1801 a 1.873.676 em 1841 e 4.232.118 em 1891: em menos de um século sua população praticamente quintuplicou. Paralelamente, o número de cidades inglesas com mais de cem mil habitantes passou de duas para trinta, entre 1800 e 1895. (CHOAY, 2011: 3)

Neste ambiente, CHOAY (2011: 4) destaca que “no momento em que a cidade do século XIX, começa a tomar forma própria, ela provoca um movimento novo, de observação e reflexão”. Destaca ainda que “do ponto de vista estrutural, nas velhas cidades da Europa, a transformação dos meios de produção e transporte, assim como a emergência de novas funções urbanas, contribuem para romper os velhos quadros, frequentemente justapostos da cidade medieval e da cidade barroca.”

Deste contexto, emergiria uma nova ordem dedicada a adaptar a cidade à nova sociedade que nela habita.

Em relação aos estudos que envolveriam o “ressurgimento” da cidade do século XIX, CHOAY destaca duas linhas de raciocínio: o processo descritivo de um lado, cujos ideais eram devidamente pautados pela ciência e a tecnologia; e por outro lado, na defesa das classes menos favorecidas e na luta pelos direitos dos trabalhadores, o processo humanitário, defendendo as causas populares.

Para nós não interessa o aprofundamento de tais discussões, interessa à esta pesquisa a compreensão de como os ideais de cada arquiteto, urbanista, economista, sociólogo, engenheiro, ou seja, como a ciência e os principais detentores dos saberes e conhecimentos da época passam a enxergar o urbano e delinear soluções para sua harmonização e prosperidade, tendo como perspectiva, a relevância das questões espaciais e sua ordenação – na escala do território e da cidade, sobre as sociedades e comunidades.

Esse macroscópico processo de desenvolvimento foi percebido de maneira negativa. O fenômeno de periurbanização e de concentração em poucos centros foi lido através dos olhos de quem achou perverso o processo de industrialização. Pensemos em Charles Dickens de “Tempos Difíceis” (1853), e, principalmente, pensemos em Frederick Engels em “As Condições da Classe Operária na Inglaterra” (1845): Manchester, Sheffield ou Birmingham são descritas como reagrupamentos dantescos nos quais, sem querer, o camponês foi absorvido. Aglomeração humana, promiscuidade, falta de condições higiênicas aceitáveis, degradação material e moral são algumas das características desse inferno recente. (ZUCCONI, 2016: 19-20)

Em meio aos novos ideais decorrentes do processo de reconfiguração do ambiente urbano, mesmo que ainda em sua fase pré-urbanista, CHOAY (2011) destaca alguns profissionais e ideologias que guiaram a forma como urbanismo e o urbano foram pensados ao longo das

transformações do século XIX. Ao descrever sobre os ideais e os teóricos dos modelos progressista e culturalista destaca a inexistência de uma forma rigorosa e contrastante de seus raciocínios, o que importa ser destacado é o fato de que de forma direta ou indireta, todos esses pensadores imaginaram a cidade do futuro em termos de modelos.

O modelo Progressista

Entre os teóricos do modelo progressista destacam-se as obras de Owen, Fourier, Richardson, Cabet e Proudhon. Todos estes autores possuem em comum uma “mesma concepção do homem e da razão, que subtece e determina suas propostas relativas à cidade.” (CHOAY, 2011: 8) Tais teóricos, ao fundarem “suas críticas da grande cidade industrial no escândalo do indivíduo alienado (...)”, promoveriam por meio de um certo racionalismo, que a ciência, e a técnica deveriam possibilitar resolver problemas colocados pela relação dos homens com o meio entre si. Neste contexto, “esse pensamento otimista é orientado para o futuro, dominado pela ideia de progresso.”

A revolução industrial é o acontecimento histórico-chave que acarretará o devir humano e promoverá o bem-estar. Essas premissas ideológicas permitirão que chamemos de progressista o modelo que inspiram. (CHOAY, 2011: 8)

Nesta linha de raciocínio, o espaço de atuação do modelo progressista é amplamente aberto, rompido por vazios e verdes, uma exigência da higiene: “precisamos transformar a França num vasto jardim, mesclado de pequenos bosques” (PROUDHON, 1865: 374, apud: CHOAY, 2011: 8-9). Assim como os ideais higienistas alcançados pelo verde, o ar, a luz e a água devem estar próximos de todos os moradores da cidade, sendo este para GODIN (apud: CHOAY, 2011: 9) o símbolo do progresso!

Além disso, o espaço urbano deveria ser traçado conforme a plena análise das funções humanas, instalando locais distintos para *habitat*, trabalho, cultura e o lazer. Em meio à suas proposições, FOURIER (1845, apud: CHOAY, 2011: 9) chega a localizar separadamente as diversas formas de trabalho (industrial, liberal e agrícola). Em sua análise, a

civilização corresponderia à sociedade contemporânea. Em síntese, interessava aos ideais progressistas a precisão e a simplicidade na lógica funcional, sendo suas formas devidamente atreladas ao senso estético, onde a impressão visual era devidamente atrelada ao papel da estética na concepção da ordem progressista.

O modelo Culturalista

Se por um lado, teóricos se preocupavam com as adequações do progresso e da modernidade proporcionados pela máquina e pela revolução industrial e suas devidas adequações à conformação do ambiente de convívio do indivíduo da cidade; por outro lado, teóricos como Ruskin e William Morris, ou até mesmo um pouco mais tardiamente em Howard, passam a propor os ideais que deixariam de lado o enfoque de ações no indivíduo, para centrar suas ações ao agrupamento humano da cidade. Na análise de CHOAY (2011: 11) “dentro desta, o indivíduo não é uma unidade intermutável como no modelo progressista; por suas particularidades e sua originalidade própria, cada membro da comunidade, constitui, pelo contrário, um elemento insubstituível nela.” Para a autora, a grande crítica defendida pelos culturalistas, surge quando ocorre o “desaparecimento da antiga unidade orgânica da cidade, sob a pressão desintegradora da industrialização.”

Ao contrário da aglomeração do modelo progressista, essa cidade é, antes de tudo, bem circunscrita no interior de limites precisos. Enquanto fenômeno cultural, ela deve formar um contraste sem ambiguidade com a natureza, cujo estado mais selvagem tenta-se conservar: nas Nouvelles, (...). As dimensões da cidade são modestas, inspiradas nas cidades medievais que tais como Oxford, Rouen, Beauvais, Veneza, seduziram Ruskin e Morris. Este bane de sua utopia as grandes cidades tentaculares. Londres é ali reduzida ao que foi o seu centro e todas as antigas aglomerações industriais ali perdem seus subúrbios. Assim, a população é ao mesmo tempo descentralizada, dispersada por uma multiplicidade de pontos

e, em cada um deles, reagrupada de modo mais denso. (CHOAY, 2011: 13)

Se para os progressistas a higiene, era a primazia dos ideais de projetos urbanos, para os culturalistas a estética é tida como primazia para os ideais de Ruskin e Morris: “a deformidade espalhada pela sociedade industrial resulta de um processo letal, de uma desintegração por carência cultural” (CHOAY, 2011: 13). Um contexto que poderia ser combatido apenas por uma série de medidas coletivas, entre as quais se impõe particularmente o retorno a uma concepção de arte inspirada pelo estudo da Idade Média.

Tendo em vista as tipologias construtivas, os ideais culturalistas não presavam pelos protótipos, muito menos pelos padrões construtivos. Em seus ideais, cada construção deve ser diferente, tendo maior destaque os prédios comunitários e culturais. “A cidade do modelo culturalista opõe-se à cidade do modelo progressista por seu clima propriamente urbano” (CHOAY, 2011: 13). Para Marx e Engels, ao contrário dos demais pensadores políticos do século XIX, as cidades industriais contemporâneas pensadas em meio ao século XIX eram vistas de forma crítica.

A cidade tem, para eles, o privilégio de ser o lugar da história. Foi ali que, numa primeira fase, a burguesia se desenvolveu e exerceu seu papel revolucionário. É ali que nasce o proletariado industrial, ao que vai caber principalmente a tarefa de executar a revolução socialista e de realizar o homem universal. Essa concepção do papel histórico da cidade do século XIX é, pelo contrário, para Engles e Marx, a expressão de uma ordem que foi a seu tempo criadora e que deve ser destruída para ser ultrapassada. (CHOAY, 2011: 15)

O “antiurbanismo americano”

A maior parte dos autores que, na Europa do século XIX, criticaram a grande cidade industrial, não foram menos marcados por uma longa tradição urbana, através da história,

as cidades europeias apareceram-lhes como o berço das forças que transformam a sociedade. O inverso acontece nos Estados Unidos, onde a época heroica dos pioneiros está ligada à imagem de uma natureza virgem. Assim, antes mesmo que ali sejam percebidos os primeiros contragolpes da revolução industrial, a nostalgia da natureza inspira naquele país uma violenta corrente antiurbana. (CHOAY, 2011: 17)

Seguindo a mesma maneira como foi exposto o pensamento pré-urbano em meio aos ideais europeus, os movimentos ditos antiurbanos possuem como referência Thomas A. Jefferson, R. Wlodo Emerson, Thoreau, Henry Adam, Henry James, até chegar a Louis Sullivan, tido como o maior arquiteto da escola de Chicago. Para CHOAY (2011: 17), neste modelo, “a grande cidade é assim sucessivamente criticada sob uma série de ângulos diferentes”, cujos teóricos “colocam ingenuamente suas esperanças na restauração de uma espécie de estado rural, que eles pensam ser como algumas reservas, compatível com o desenvolvimento econômico da sociedade industrial e que sozinho permite assegurar a liberdade.”

Na descrição de ZUCCONI (2016: 17), “a América dá sua contribuição, não somente quantitativa, para a criação de um novo modelo de metrópole, especialmente a partir da segunda metade do século XIX.” Destacando entre modelos, o caso das cidades de Nova York e Chicago, sobretudo a partir de 1880, lançando “uma nova ideia de cidade associada, por um lado, ao desenvolvimento vertical típico do bairro de negócios e, por outro lado, à extensão horizontal das periferias suburbanas.”

O imaginário coletivo fica extasiado principalmente por Chicago, a metrópole nascida do nada que, entre 1850 e 1900, passou de 5.000 a 1.700.000 habitantes. (...) É surpreendente também o desenvolvimento de Nova York, a qual, às vésperas do século XIX, ultrapassava pouco mais de cinquenta mil indivíduos: em 1900 chega a ter três milhões e meio de habitantes, tornando-se, com Londres e Paris, o trio de ponta. Em 1914, com mais de sete milhões de habitantes, a “grande

Nova York” chega inclusive a suplantar o primado da capital britânica. (ZUCCONI, 2016: 17-18)

6.1.1 Teóricos e teorias urbanísticas do século XX

Por várias vezes o conceito de modernidade foi responsável pela narrativa das transformações urbanas de nossa sociedade. Nesse processo, os meios capazes de promover comunicações e articulações no território foram alvo de avanços técnicos, diretamente refletidos na organização e reorganização do território (ANASTASIADOU, 2011).

Ao passo que a sociedade industrial se caracteriza pelo comportamento tipicamente urbano, seu desenrolar possibilita a constante instauração de padrões de desenvolvimento e organização espacial (CHOAY, 1992: 1), ambientes onde as teorias e modelos urbanos desenvolvidos, influenciariam a atuação de arquitetos e engenheiros por todo o nascente mundo capitalista.

Por meio de uma breve descrição de parte destes personagens, espera-se alcançar a narrativa dos vestígios da constante busca pelos ideais de modernidade e comunicações, inicialmente articuladas pelo intercâmbio oceânico e sua decorrente sobreposição aos modais terrestres, cujo território se mostra propenso às constantes modificações. O quadro proposto busca revelar a importância do planejamento urbano e estudos dos históricos projetos de transporte, cujos impactos tornam-se responsáveis pelo delineamento de centralidades e redes territoriais, onde lidando de forma direta ou indireta com as questões econômicas, suas alterações ao longo da sobreposição de ciclos tornam-se efêmeras ou obsoletas.

Há mais de 150 anos a cidade industrial suscita temores pela desordem em meio a organização dos agrupamentos urbanos. O urbanismo surge como uma tentativa de resposta a estruturação sócio-histórico-cultural, estimulada pela introdução maciça da máquina na cidade.

Até o século XIX, foram muitos os responsáveis por ideais e ideologias em busca do (re)estabelecimento da ordem urbana, cujos sucessivos

malogros nos levam aos atuais conceitos propostos pelo urbanismo. Seja em meio a teoria, ou em meio às ações práticas, vestígios de tais teorias rodeiam nosso cotidiano, sendo responsáveis de forma direta ou indireta por nossas relações sociais e decorrente convívio urbano.

Interessante notar que de forma direta e indireta, todos os responsáveis pelos pensamentos que moldariam os ambientes de convívio urbano, buscavam meios para o controle, a ordem, a manutenção da moral e dos bons costumes, a garantia da saúde, por meio de ações que privilegiassem a higiene coletiva. Ou seja, os ideais, ideologias e as ações práticas buscavam amenizar o “caos” oriundo da modernidade.

Robert Owen

Em 1798, um casamento rico permitiu que se tornasse coproprietário da fábrica em *New Lanark*. Encontrou assim terreno de experimentação, uma ocasião para colocar em prática as reformas sociais inspiradas pelo conhecimento direto da miséria do proletariado industrial. Seu esforço recaiu essencialmente na redução das horas de trabalho, no melhoramento do habitat, e na prática da escolaridade obrigatória, seguindo métodos modernos. Devem-se a Owen as primeiras escolas maternais da Inglaterra (CHOAY, 2011: 61).

Ao destacar o papel da industrialização, ressalta o nascer do novo homem e do novo habitat, em meio a nova era, a mudança deveria ser produzida. Nesse sentido, as grandes invenções modernas, o progresso contínuo das ciências e das artes, não deveriam causar o sofrimento da raça humana, mas sim destruir a pobreza, a imoralidade e a miséria. Em seu pensamento, a cidade deveria tornar-se um estabelecimento modelo, inserido em um plano quadriculado, dotado de edifícios públicos em seu centro. As moradias deveriam ser compartimentadas. Espaços verdes deveriam isolar as indústrias e cercadas de estradas. Além disso seus ideais prezavam que a educação deveria ser um direito de todos.

Em relação ao contexto da conformação industrial portuguesa os ideais de Owen aplicados em *New Lanark*, podem ser observados na fábrica de cristais Vista Alegre, a primeira unidade industrial dedicada à produção da porcelana em Portugal, fundada em 1824.

Charles Fourier

Em suas teorias Fourier baseia o desenvolvimento das cidades pela Associação (adepto ao cooperativismo), guiando o desenvolvimento dos edifícios do meio urbano, de acordo com distintos períodos. Vale aqui destacar seu “Plano de uma cidade do sexto período”, em que a cidade deveria ser demarcada pelo traçado de três anéis concêntricos:

O primeiro contém a cidade central;

O segundo contém os arrabaldes e as grandes fábricas;

O terceiro contém as avenidas e o subúrbio.

Cada um dos três anéis adota dimensões diferentes para as construções, nenhum podendo ser levantada sem a aprovação de uma comissão de edis, (...).

Os três anéis são separados por paliçadas, relvas e plantações que não devem cobrir a visão.

Toda a casa da cidade deve ter como sua dependência, entre pátios e jardins, pelo menos tanto terreno vazio, quanto ocupa sua superfície construída. (CHOAY, 2011: 69)

Fourier pretendia convencer os capitalistas a proporcionarem recursos necessários para a construção de Falanstérios, no entanto, nenhum deles aceitaria sua proposta. Seus ideais previam desta forma, uma série de padrões do ambiente urbano e do habitat. Em relação à circulação, destaca que as ruas “deverão ser voltadas para as paisagens campestres, os monumentos da arquitetura pública ou privada”, além disso, “metade das ruas deverão ser arborizadas”. Buscando a sensação de uma “circulação climatizadas” deveriam ser estabelecidas as “ruas-galerias”,

constituídas como um método de comunicação interna que por si só bastaria para desdenhar os palácios e as belas cidades da civilização.

Jean-Baptiste Godin

Foi o inventor de aparelhos de aquecimento à base de fundição, além de autor de diversas obras que utilizaram como base os ideais de Fourier. Também foi o responsável pela criação do segundo modelo do falanstério fourierista: O Familistério de Guise (França)

No familistério, mil e quinhentas pessoas podem ver-se, visitar-se, estar livres das ocupações domésticas, reunir-se em locais públicos, fazer suas compras, debaixo de galerias cobertas, sem pensar no tempo que está fazendo, e sem nunca ter de andar mais de seiscentos metros. (CHOAY, 2011: 105)

Patrick Gueddes

Biólogo de formação, dedica parte de seus estudos ao ponto de vista do evolucionismo e meios de transformação das comunidades humanas. Se aproxima do urbanismo a partir de trabalhos dos geógrafos franceses. Neste sentido, ao longo de sua trajetória, desenvolve pesquisas atreladas a diversas cidades.

De um modo em geral, seus trabalhos influenciariam, anos mais tarde, Lewis Mumford. Neste ponto, deve-se à Gueddes a criação de conceitos urbanísticos clássicos como conurbação, bem como, a conceitualização das eras paleotécnica e ecotécnica, que seriam anos mais tarde agregadas por Mumford.

A história exerce em Gueddes um papel capital. (...) Seu vitalismo desdobra-se num evolucionismo. Se a criação de aglomerações novas supõe o conhecimento de cada um dos setores da realidade presente, esses setores, por sua vez, só são inteligíveis à luz do passado, de cujos traços são portadores. (CHOAY, 2011: 39)

Para Gueddes, a pesquisa, baseada sobretudo na compreensão dos fatores geográficos e históricos da vida urbana pode ser visto como o primeiro passo da compreensão do presente, sendo este indispensável para qualquer tentativa de previsão científica de futuro, evitando a partir desse processo a utopia.

Tony Garnier

Dedica parte de sua vida na Villa Medicis à elaboração de seu projeto revolucionário de cidade modelo, finalizado em 1901 e exposto à academia em 1904. Uma cidade industrial, nome traduzido de sua obra, só seria editado em 1917. Essa obra, “tem como princípios diretores a análise e a separação das funções urbanas, a exaltação dos espaços verdes que desempenham o papel de elementos isoladores, a utilização sistemática de materiais novos, em particular o concreto armado” (CHOAY, 2011: 163).

A cidade de Lyon, torna-se em 1905, o ambiente de ação da Cidade Industrial, após o convite do prefeito H. Herriot, com destaque para o matadouro de *Mouche*, o estádio Olímpico, o hospital de *Grange Blanche* e o bairro residencial Estados Unidos.

A razão determinante do estabelecimento de uma tal cidade pode ser a presença próxima de matérias-primas, ou a existência de uma força natural suscetível de ser utilizada para o trabalho, ou ainda a comodidade dos meios de transporte.

(...)

A fábrica principal está situada na planície, na confluência da torrente do rio. Uma estrada de ferro de tráfego intenso passa entre a fábrica e a cidade, que está muito acima, num planalto. Ainda mais acima, espalham-se os estabelecimentos sanitários (...) (CHOAY, 2011: 164-165)

Walter Gropius

Exerceu para a arquitetura e urbanismo, um papel semelhante ao desempenhado por Le Corbusier. Em 1919, criou em Weimar a Bauhaus, com o intuito de sintetizar os princípios da arte e da indústria, com o intuito de “promover o edifício do futuro”. Relacionados ao urbanismo, os princípios da Bauhaus buscavam a padronização, pré-fabricação, com o intuito de se criarem espaços modernos. Gropius, com o auxílio de outros representantes de seus ideais tiveram a oportunidade de colocar em prática os estudos desenvolvidos na Bauhaus em duas cidades operárias: *Dammerstock* e *Siemenstadt*.

Le Corbusier

Para Le Corbusier, arquitetura e urbanismo configuram-se como características indissociáveis: colocando em prática novas técnicas de construção e novas visões do espaço. Afirmando que estas só fazem sentido, quando integradas a uma cidade moderna.

Os temas em torno dos quais se organiza a cidade corbusieriana – classificação das funções urbanas, multiplicação dos espaços verdes, criação de protótipos funcionais, racionalização do habitat coletivo – pertencem ao acervo comum dos arquitetos progressistas da mesma geração. A contribuição pessoal de Le Corbusier reside principalmente na sistematização das ideias, em sua extrema esquematização e em sua expressão em um estilo simples, direto e surpreendente, cuja verve extraordinária e acuidade contribuíram muito para seu estilo. (CHOAY, 2011: 183)

Camillo Sitte

Em sua obra principal, ilustra a polemização contra as transformações de Viena e o planejamento do *Ring* (*Rinstrasse-residenzplatz*), segundo os ideais *Hausmannianos*. Camillo Sitte assume uma posição crítica a essa forma de projeção, que ignorava as tradições, em prol de uma adaptação a vida moderna. Criticando a cidade moderna definindo o

Ringstrasse como um exemplo de mau planejamento e que deveria ser evitado.

Para Sitte, o espírito artístico e a sociedade moderna eram conceitos opostos, agravados com o ideal de lucro e a ordem material das coisas, características que embasavam o estilo de vida moderna. Para ele, era este estilo de vida que aglomerava o urbano e limitava o planejamento do espaço, transformando a cidade em algo plano, retilíneo e monótono. Em seus ideais, a praça surge como uma forma de restituir a qualidade de vida nas cidades modernas dando ao cidadão uma área livre, cujo espaço deveria ser realmente aproveitado.

Ebenezer Howard

Criador da Cidade Jardim. Em sua obra “*Gardens Cities of Tomorrow*” (1898), descreve sobre uma cidade utópica onde as pessoas viviam harmonicamente juntas com a natureza. Essa publicação resulta na fundação do movimento das cidades-jardins. As primeiras cidades-jardins foram construídas em Londres no início do século XX.

Concebidas como comunidades autônomas cercadas por um cinturão verde num meio-termo entre campo e cidade. Aproveitando assim as vantagens do campo e eliminando as desvantagens da grande cidade. Em síntese, seu modelo integrava os pontos de destaque de inúmeras das teorias urbanísticas do século XX. Em sua concepção, a cidade jardim reuniria até 32.000 habitantes, organizadas em satélite no entorno de grandes cidades com mais de 100.000 habitantes, cuja comunicação era prevista por meio de ferrovias e outros modais.

Caminhando para o extremo da cidade, chegamos à “grande avenida”. Esta avenida justifica plenamente o seu nome, pois tem 125 metros de largura e forma um cinturão verde de mais de cinco quilômetros de comprimento, divide em duas coroas a parte da cidade que se estende para fora do Parque Central. (...)

No anel exterior da cidade estão dispostos em escadões as manufaturas, as lojas, os mercados, os depósitos de carvão, de madeira etc. Todas essas instalações se colocam ao longo da estrada de ferro circular que rodeia toda a cidade e comunica-se através de grandes ramificações, com uma grande linha férrea que passa através da propriedade. (CHOAY, 2011: 223)

Eugène Hénard

Entre suas obras, destacam-se a perspectiva da Avenida Alexandre III em Paris e suas teorias a respeito da racionalização do tráfego, incluindo soluções para a classificação do tráfego e da rua em vários andares.

Sem deixar o terreno da técnica, foi sem dúvida o maior urbanista visionário; suas propostas exerceram (ainda que quase nunca seja citado) uma influência prática e teórica considerável. Foi o inventor da cidade sobre as estacas assentadas no solo artificial, que se começou a construir há alguns anos, além de um teórico do urbanismo subterrâneo. Para romper com a monotonia dos alinhamentos urbanos, propôs a solução dos residentes, que Le Corbusier relançou em seguida. Devemos a ele a primeira Teoria Geral da Circulação, foi o inventor do cruzamento circular em várias avenidas e da passagem de uma via férrea em nível distinto, duas peças fundamentais da técnica viária atual. (CHOAY, 2011: 249)

Lewis Mumford

Nasceu nos Estados Unidos, sua trajetória foi dedicada à história da civilização, sendo o foco na era maquinista, dando continuidade aos ideais de Patrick Geddes, considerando a cidade como o centro nevrálgico do nosso tempo. Considera em meio aos problemas do urbanismo, todas as suas dimensões culturais e históricas, recusando-se a fechá-las em um quadro técnico.

Além de suas discussões técnicas, suas análises e atuações também eram centradas nas relações entre a paisagem natural e a paisagem urbana, decorrentes da mudança em nossa concepção de espaços livres

e suas relações com os espaços urbanos. Até o século XIX, os ideais urbanos mostram-se conscientes da função higienista e sanitária atrelada aos espaços livres, uma visão que começa a ser alterada por Camilo Sitte, que agrega também as discussões entorno dos valores estéticos da cidade. Atrelando a necessidade de espaços livres nos centros urbanos em decorrência do aumento da densidade urbana.

6.1.2 O ordenamento do território urbano

A cidade era sem dúvida o mais impressionante símbolo exterior do mundo industrial, exceção feita à estrada de ferro. A urbanização cresceu rapidamente depois de 1850. (HOBSBAWM, 2019: 319)

Com os avanços técnicos e tecnológicos, “novas tipologias urbanas começam a fazer parte da geografia do desenvolvimento: por exemplo, as “cidades empresariais”, centros autossuficientes, com nada envolta, fundada pela presença dominante de um estabelecimento industrial” (ZUCCONI, 2016: 24). Nestas novas áreas se registram todas as condições necessárias ao desenvolvimento, mesmo com sua localização periférica, abrigavam milhares de pessoas, direta ou indiretamente ligadas à atividade industrial.

Além disso, o programa de transformação remodela a estrutura geral da cidade, tornando obsoletos alguns elementos que no passado tiveram um papel fundamental: as muralhas e em geral o aparato de defesa; as grandes propriedades religiosas e, em particular o sistema de conventos (ZUCCONI, 2016: 30). Finalizando o raciocínio, o autor destaca ainda, que “exauridas, ou (...) transformadas, as antigas referências da cidade que desaparecem, tornam-se paradoxalmente, as bases da nova cidade que surge no horizonte (...)”.

Demonstrando que a indústria e o crescimento urbano estão longe de serem termos coincidentes, aparecem novas tipologias urbanas que, apesar da distância em relação às bacias carboníferas e manufatureiras, registram incrementos análogos, se não até superiores. Esse é o caso de cidades

portuárias como Liverpool, Le Havre, Roterdã, Hamburgo, Barcelona, Marselha, Gênova, Trieste, Odessa: em tempos diferentes cresceram segundo ritmos vigorosos, dependendo somente em parte do desenvolvimento manufatureiro. Num período de sessenta anos, entre 1856 e 1914, algumas cidades portuárias triplicaram a própria densidade. (ZUCCONI, 2016: 24)

Parte desse processo, pode ser atrelado à abertura de novas rotas comerciais a partir de 1850, consolidando assim, um novo quadro de trocas de mercadorias, que expande as fronteiras anteriormente entendidas. Neste contexto ZUCCONI (2016: 24) complementa que “a abertura de rotas transoceânicas que agora incluem o Mediterrâneo e o Mar Negro, o expansionismo colonial, as diretrizes da emigração transcontinental e de base, o caloroso crescimento de fluxos comerciais: todos esses fatores contribuem para a concentração de recursos nas proximidades de alguns portos estratégicos”. Pouco a pouco os portos se interligariam a ferrovias, ou caminhos mais trabalhados, responsáveis pela comunicação entre os grandes centros e os ambientes interioranos ou ainda selvagens.

Algumas das cidades já estabelecidas seriam transformadas, tanto na Europa, quanto em meio aos novos territórios além do Oceano Atlântico. O ideal europeu seria inicialmente disseminado e pouco a pouco intercalado ou substituído por novas características urbanas inerentes a cada localidade e desenvolvimento econômico. “O século XIX, corresponde à fase de transição entre um regime antigo, marcado por delimitações férreas, e a plena atuação do princípio segundo o qual os homens e produtos podem circular livremente.” (ZUCCONI, 2016: 36)

O primeiro elemento – na primeira fase de um programa de adaptação – foi o impacto da ferrovia, principalmente na

segunda metade do século. Esse extraordinário objeto aparece, por volta de 1830, como curioso meio de locomoção e se torna, na Inglaterra dos anos 1840, parte de um sistema de comunicação. Na Europa continental, somente após 1850 se configura uma própria e verdadeira rede: é nesse momento que o trem se coloca com prepotência no horizonte de todos os centros de certas dimensões, pondo questões totalmente novas. Devido ao seu intenso valor, em um sentido tanto simbólico quanto material, a chegada do trem na cidade requer que uma série de problemas seja rapidamente solucionada: entre eles, a localização de equipamentos ligados à cidade (sistemas de binários, depósitos e, principalmente, a edificação para viajantes), a rápida interligação entre essa e o centro urbano, a criação de um bairro da estação que legalize o papel de motor do dinamismo urbano. (ZUCCONI, 2016: 29)

Se por lado, mercadorias eram transportadas para diferentes partes do mundo, por outro, a circulação de pessoas também se torna mais intensa. Neste processo, pode ser observado o aumento da busca pelo turismo¹⁶⁵, bem como a articulação de novas áreas para investimentos ou novas oportunidades de vida, estimulam o avanço crescente das novas tecnologias e ideais por todo o globo. “A estrada de ferro teve, de fato, um papel muito importante, mesmo se a posteriori; aqui como em outros lugares, o sucesso tem como base a interligação ferroviária a qual, por sua vez, contribuirá na sua expansão quantitativa” (ZUCCONI, 2016: 27).

Dizer que os novos migrantes chegaram, ou que novas gerações nasceram num mundo de indústria e tecnologia é bastante óbvio, mas não muito esclarecedor em si. Que tipo de mundo era esse?

¹⁶⁵ Nesse caso, especificamente atrelado à expansão das cidades portuárias e ao desenvolvimento das chamadas “ville d’eau”, que se espalharam por toda a Europa ao longo da segunda metade do século XIX, observa-se a criação da demanda antes de sua

articulação por transportes, no caso ferrovias, não sendo desta maneira, considerada um fator primário de desenvolvimento.

Era, em primeiro lugar, um mundo que não consistia apenas de fábricas, empregadores e proletários, ou que tivesse sido transformado pelo enorme progresso de ser setor industrial. Por mais espantosas que fossem, as mudanças trazidas pelo avanço da indústria e da urbanização em si mesmas não são adequadas para medir o impacto do capitalismo. (HOBBSAWM, 2019: 318)

Como já salientado, o período entre os anos de 1850 e 1914, ilustram um crescimento exponencial de alguns centros preexistentes. “Novos fluxos e excedentes demográficos tenderão a solidificar-se nas proximidades de alguns nós ferroviários, industriais e portuários, e, não somente em poucos casos, corresponderão às principais capitais administrativas” (ZUCCONI, 2016: 27). Pouco a pouco, hierarquias urbanas e eixos de transportes de pessoas e mercadorias seriam consolidados, congregando a sua lógica possíveis novas localidades, ou expandindo cada vez mais seus limites em busca de novas oportunidades.

O período que vai de 1850 a 1914 corresponde, portanto, ao segmento fundamental de um processo de período mais longo: ele baliza a primeira impetuosa fase de expansão, enquanto o cinquentenário precedente representa o ponto de partida para as metrópoles em formação. (ZUCCONI, 2016: 27)

Toda esta mudança, que se desenvolve por mais de meio século, percorrendo desde a Era Napoleônica à Primeira Guerra Mundial, parece se caracterizar pelo simples objetivo de eliminar os obstáculos visíveis e invisíveis, herdados pela cidade do Antigo Regime. No século XIX, a cidade deixa de ser uma entidade paralisada e passa a ser vista como um corpo em movimento. Uma figura que pode ser mediada, ampliada e principalmente modificada.

Para ZUCCONI (2016:29), “a história da cidade do século XIX faz parte de um todo: por um lado finaliza conceitos já expressos pelo iluminismo do século XVIII, por outro lado, representa a fase inicial de acontecimentos que serão levados adiante no século sucessivo.” O mesmo autor ainda destaca que “associado à queda do limite urbano, a demolição das

muralhas marca de modo espetacular a passagem entre a Idade Moderna e a Contemporânea, condicionando a legislação, a simbologia e a toponomástica” (ZUCCONI, 2016: 37).

A função de barreira de defesa, exercida pelas muralhas, não encontra mais sentido em existir, as áreas no entorno das muralhas tornam-se edificáveis, o uso do solo passa a ser alterado, além disso, são rompidas as barreiras que impediam o dificultavam o crescimento das cidades. O embrião de cidades posicionadas no entorno das antigas muralhas é também beneficiado em muitos casos, em função do desenvolvimento dos transportes e da economia, tornando necessário o delineamento de algo que diferentemente das antigas muralhas, não seja vistoso, e muitas vezes nem visível.

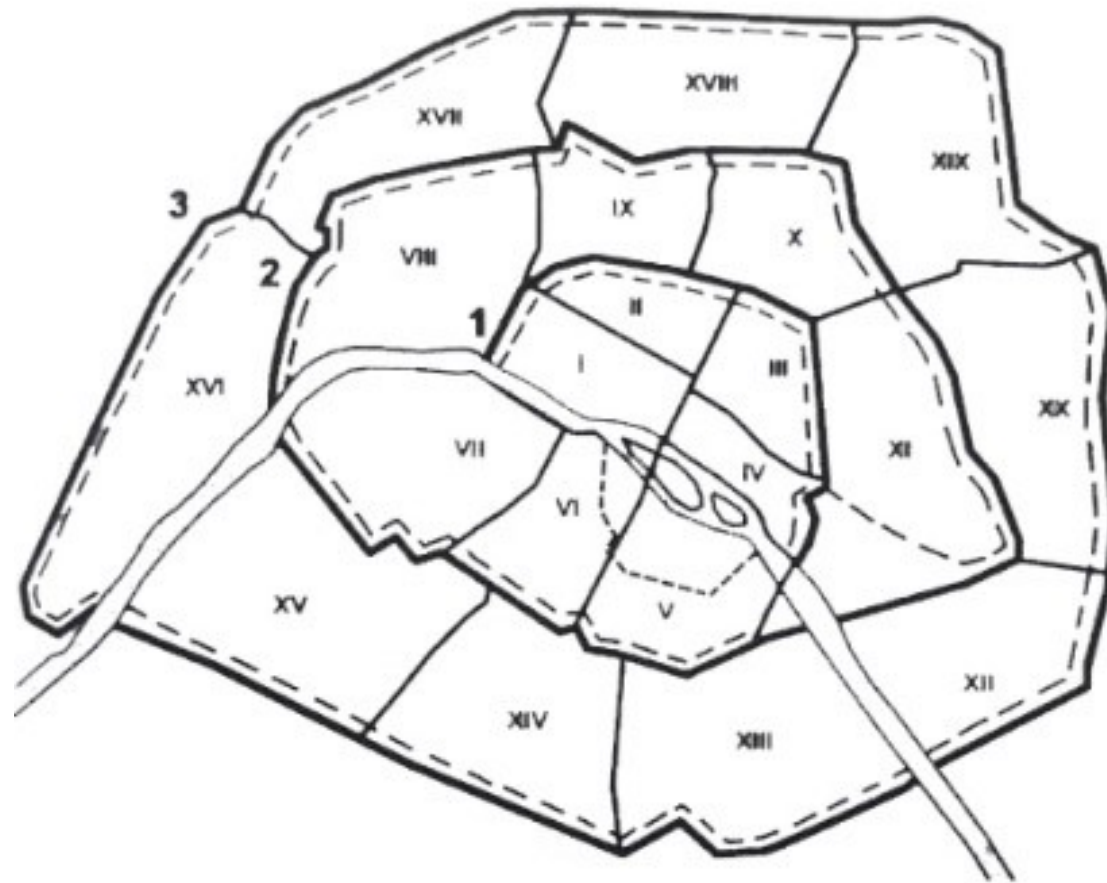
Nesse quadro, novas expressões como *ring*, *circular road*, *boulevard périphérique*, *circonvallazione* começam a fazer parte do léxico urbano para definir o novo anel externo que se forma nos sedimentos das antigas muralhas. Cada uma denuncia sua própria origem no significado que se diferencia levemente, prevalecendo o fator objetivo, ou cenográfico. (ZUCCONI, 2016: 43)

Junto às novas tipologias urbanas, a cidade do século XIX traz em sua estrutura novos equipamentos que iniciam a reconfiguração da cena urbana. De um modo em geral, em meio a Europa continental, ao longo da primeira metade do século XIX, é intensificada a tendência dos séculos XVII e XVIII de se conceber os maiores edifícios civis e religiosos como fulcros da reorganização urbana, sendo tradicionalmente colocados nas partes centrais, desenvolvendo as funções civis e culturais, passam a se localizar também em meio as novas áreas de expansão, tornando-se referência no desenho da nova cidade. Surgem teatros, museus, bibliotecas, e novas universidades.

Os edifícios públicos serão, portanto, os fulcros do processo de haussmanização, os elementos da nova ordem urbana que os franceses implantaram antes de consolidar uma malha do conjunto. (...) eles também estão situados fora do centro antigo: estações ferroviárias, hospitais, quartéis. No final, as polaridades políticas e comerciais ligadas à colonização europeia se tornam os focos geradores de um sistema de conexões totalmente estranho à estrutura viária da cidade preexistente. (ZUCCONI, 2016: 133)

Além dos novos padrões estéticos, as questões higienistas e os progressos da medicina, trazem maior atenção em relação ao caótico contexto das grandes cidades, o princípio do isolamento teria grande peso na definição das relações entre centros de cura e núcleos urbanos. Em relação as indicações sanitárias, as transições seriam notadas apenas em um segundo momento, sendo ajustada aos hospitais, cemitérios e matadouros. Ao lado de novas estruturas, obrigatoriamente descentralizadas, a indispensável avenida que interliga o centro adquire relevância favorecendo uma diretriz essencial ao crescimento urbano. (ZUCCONI, 2016: 169)

Figura 6-2 – Paris: Divisão em 20 arrondissements, 1860.



Vale destacar o fato de que o desenho dos “distritos” coincide com as linhas concêntricas das três cintas muralhadas.

Fonte: ZUCCONI, 2016.

Figura 6-3 – Paris: rede de linhas e terminais ferroviários

Fonte: ZUCCONI, 2016.



Figura 6-4 – Paris: reestruturação viária.

Fonte: ZUCCONI, 2016



Pela primeira vez na história da cidade, sua fisiologia e sua patologia se tornam importantes temas de estudo. Na segunda metade do século XIX, tanto em meio às capitais, quanto em meio as cidades médias e grandes, inúmeras artérias foram idealizadas e realizadas de modo inteiramente novo. Em meio as obras de embelezamento, já praticadas desde os programas do Ancien Régime, as grandes tendências de comunicação passam a ser sobrepostas às obras de revitalização.

Na análise de ZUCCONI (2016: 91) “as justificativas são análogas àquelas que serviriam para desdobrar a ferrovia no território: pôr em comunicação dois pontos de maneira mais rápida possível”. No campo, a preocupação em se articular as regiões se assemelha ao contexto urbano, buscava-se “cortar” a velha malha com o intuito de se melhorar seu aproveitamento e funções.

Boulevard, rettililo, gran via, ou Haupstrasse, estes e inúmeros outros eixos se articulam aos processos de conformação de alinhamentos e à redoração das fachadas dos edifícios. A perspectiva atrelada aos eixos, passa também a ser interpretada pelo viés da mobilidade urbana. A *via triumphalis* é aquela que, mais do que as outras, encarna o senso de continuidade, ladeando a margem esquerda, paralelamente ao Sena, terminando nos *Champs Elysées*.

Para ZUCCONI (2016: 92-93) “em todas as maiores cidades da Europa, especialmente após a metade do século, consolida-se um centro direcional que, em muitos casos, coincide com lugares historicamente consagrados para funções coletivas e para o governo urbano”. Existiram também situações em que foram criados polos, como o ocorrido em meio as cidades industriais.

Figura 6-5 – Madrid, traçado viário em cruz – sécs. XIX e XX.

Fonte: ZUCCONI, 2016.



Outra grande transformação, sobretudo após 1840, se refere ao fato de que o contexto urbano de várias cidades se defrontaria com o aparecer da estação ferroviária: “o trem entra com prepotência na cidade, ele não é mais somente parte de um segmento, mas de um retículo complexo, introduzindo um novo sistema de relações e abrindo o caminho para futuras redes” (ZUCCONI, 2016: 93).

Além da mobilidade, a cidade do século XIX avança junto à ciência em meio aos projetos de regularização das águas urbanas, o encanamento dos esgotos, do gás. De um modo em geral, ao movimento denominado de *haussmanização*, podem ser atribuídas uma ampla gama de problemas no subsolo, cuja uma gama de ações se faz necessária, uma vez que no subsolo urbano se formam uma série de *réseaux* (que se tornariam crescentes a cada novo século), tão invisíveis quanto necessárias para o funcionamento urbano. “A cidade do grande século das redes, (...) se torna não somente mais salubre, mas também mais visível e mais facilmente percorrível” (ZUCCONI, 2016: 107).

6.2. O Urbanismo e a cidade do século XX

O período pós primeira Guerra Mundial faria eclodir um “novo mundo”, cujos ideais foram estimulados no século XIX, conforme ilustrado anteriormente. Para LE CORBUSIER (2008: 9) “uma ruptura brutal, única nos anais da história acaba de destacar, em três quartos de século, toda a vida social do Ocidente de seu quadro relativamente tradicional e notavelmente concorde com a geografia.”

Entre as causas de tal ruptura, LE CORBUSIER destaca a “intervenção súbita em meio a uma vida ritmada, até então, pelo andar do cavalo, da velocidade na produção e no transporte das pessoas e das coisas”. As grandes cidades explodem ou se congestionam, o campo se despoeva, a cidade e a aldeia (estabelecimentos humanos tradicionais – sobretudo na visão euro centrista) atravessam uma crise terrível.

O urbanismo não escapa completamente à dimensão do imaginário, conforme destacado pela análise de CHOAY (2011: 19), sobretudo em suas primeiras articulações, onde “ora têm de enfrentar condições econômicas desfavoráveis, ora se chocam com todo o poder de estruturas econômicas e administrativas herdadas do século XIX.”

Para LE CORBUSIER (2008: 20), “o vapor e depois a eletricidade, o motor a explosão, inflando, desmedidamente, a força do bíceps ou a da parelha, abriram a civilização da máquina. Até onde a força se desenvolverá e quando alcançará uma posição de equilíbrio?”

Quem diz cidade de meados do século XIX diz “superpovoamento” e “cortiço” e, quanto mais rápido a cidade crescesse, pior era em superpopulação. Apesar da reforma sanitária e do pequeno planejamento que ali havia, o problema da superlotação talvez tenha crescido nesse período sem que a saúde ou a taxa de mortalidade tenha melhorado, se é que não pioraram de fato. (HOBBSAWM, 2019: 322)

Na análise de SECCHI (2016a: 18-21) o urbanismo ocupa-se de tudo isso, ou seja, das transformações do território, do modo como elas acontecem e aconteceram, dos sujeitos que as promovem, de suas intenções, das técnicas utilizadas, dos resultados esperados, dos êxitos obtidos, dos problemas que surgem, um de cada vez, induzindo novas transformações.

Ao se relacionar com o conhecimento e com a ciência, crescente desde o Renascimento, o urbanismo as utiliza da atenção aos materiais que constituem a cidade e o território, em um contexto em que a cidade não representa apenas um imenso arquivo de documentos do passado, mas sim um tipo de *patchwork*, feito de peças próximas umas às outras e com várias origens históricas. Neste sentido, a cidade torna-se o “resultado do conjunto desses projetos e soluções e das recíprocas relações que mantém” (SECCHI, 2016a: 46), a ideia do “campo” identificado por BORDIEU (apud SECCHI, 2016a: 48).

La Cité Industrielle de Tony Garnier (1900) demonstra a primeira versão progressista em meio ao desenrolar do urbanismo, o projeto “materializado por uma série magistral de desenhos, propõe pela primeira vez, um solo de cidade, transformado em domínio público e prestando-se à instalação de dispositivos comunitários úteis a todos os habitantes” (LE CORBUSIER, 2008: 41), parâmetros que em 1928, teriam com o Congresso Internacionais de Arquitetura Moderna - C.I.A.M., a consagração dos trabalhos dedicados ao urbanismo. Anos mais tarde, em 1933, com o IV congresso, sediado em Atenas, esse grupo iria propor uma formulação doutrinária, a Carta de Atenas.

A grande cidade do século XX é anacrônica, porque não é a contemporânea verdadeira nem do automóvel, nem das telas de Mondrian; eis o escândalo histórico que eles vão denunciar e tentar suprimir.

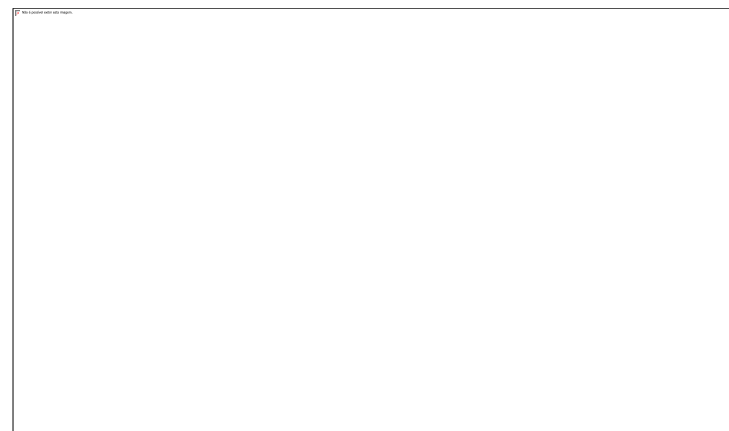
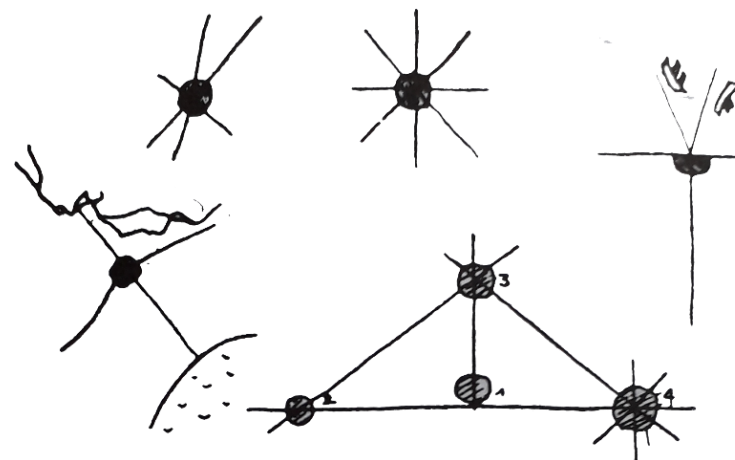
A cidade do século XX precisa realizar, por sua vez, a revolução industrial: e não basta sistematicamente empregar os materiais novos, aço e concreto, que permitem uma mudança de escala e de tipologia; é preciso, para obter a eficácia moderna, anexar os métodos de standardização e de mecanização da indústria. (CHOAY, 2011: 20)

Para CHOAY (2011: 35) as respostas aos problemas urbanos colocados pela sociedade industrial não terminam “nem nos moldes do urbanismo nem nas realizações concretas que inspiraram”. As novas funções da cidade são definidas por uma série de necessidades calculáveis, entre os quais: os problemas colocados pelo aumento da população do globo e o desenvolvimento de uma série de necessidades específicas resultantes do progresso técnico, quer dizer, da automação, da mecanização, do trabalho e dos transportes, e das mudanças de ritmo resultantes na existência cotidiana

As circulações mecânicas verticais, cuja tecnicidade impecável é adquirida nos lugares onde domina uma organização suficiente, garantirão a exploração perfeita dos imóveis,

desencadeando assim, um jogo de conseqüências dentre as quais as mais importantes serão a independência recíproca dos volumes construídos e das vias de comunicação. De fato, a realização de uma operação julgada até aqui utópica: a separação do pedestre e do automóvel (...). (LE CORBUSIER, 2008: 39)

Figura 6-6 –Estudos de Le Corbusier.



Fonte: LE CORBUSIER, 2008.

Tendo como ponto de partida a ideia da cidade como “um instrumento de trabalho”, os ideais urbanistas do século XX “separam cuidadosamente as zonas de trabalho das zonas de *habitat*, e estas dos centros cívicos ou dos locais de lazer” (CHOAY, 2011: 22). Toda essa racionalização, também passa a ser pensada em meio à escala da circulação, que por sua vez, “é concebida como uma função separada que, paradoxalmente é tratada fazendo-se abstração do conjunto construído, onde ela se insere” (LE CORBUSIER, apud CHOAY, 2011: 22).

As auto-estradas (*voies autoroutes*) recortarão o espaço de acordo com a rede mais direta, mais simplificada inteiramente ligada ao solo..., mas perfeitamente independente dos edifícios ou imóveis que podem estar a maior ou menor proximidade. (LE CORBUSIER, apud CHOAY, 2011: 22)

Ainda em relação à circulação, a ideia de rua, tortuosa e estreita, característica das cidades medievais europeias passa a ser abolida em nome da higiene e da boa circulação, abandonando, a sensação de “desordem circulatória”. Esse redesenho, ao mesmo tempo em que replanejava e otimizava o espaço urbano, também garantia sua valorização, tendo sempre a geometria como base (LE CORBUSIER, 1923: 35).

Para planejadores de cidades, os pobres eram uma ameaça pública, suas concentrações potencialmente capazes de se desenvolver em distúrbios deveriam ser cortadas por avenidas e bulevares, que levariam os pobres para bairros populosos a procurar habitações em lugares não especificados, mas presumidamente mais sanitizados e certamente menos perigosos. Essa também era uma política das estradas de ferro, que fazia suas linhas passarem pelo centro das cidades, de preferência pelo meio dos cortiços, onde os custos eram menores e os protestos negligenciáveis. (HOBSBAWM, 2019: 322)

Em relação as diversas transformações urbanas sofridas pelas cidades ao longo de diversas partes do globo, BENEVOLO (1995: 15) destaca que

“as obras que hoje fazemos nas cidades – as respostas que damos aos nossos problemas momentâneos – serão vinculativas por muitos anos, mesmo quando os modos de pensar e de viver já tiverem mudado”. Na análise de SECCHI (2016a: 83), as duas guerras mundiais, ao contrário, restituíram do lado de cá e do lado de lá do Atlântico, uma sociedade profundamente diversa e em rápida transformação.

Neste sentido, as experiências e as reflexões dos séculos sucessivos, evidenciam, a partir de meados do século XX, a necessidade de diversas articulações e construções das principais infraestruturas e equipamentos e o fornecimento dos principais serviços, mas também de regular o comportamento dos diversos atores na transformação da cena urbana, que passa agora a não ser mais de responsabilidade apenas do Estado (SECCHI, 2016:a 80), e como fazemos modificações cada vez maiores e mais frequentes, vamos prejudicando cada vez mais a vida das gerações futuras, sem, todavia, sabermos prever e gerir suficientemente os efeitos remotos dos nossos atos (BENEVOLO, 1995: 15).

SECCHI (2016a: 80), destaca que após 1960, a criação de projetos urbanísticos “tornou-se em muitos países, incessante formulação, carente de imaginação, de novos textos normativos” se caracterizando desta maneira, por uma “redefinição contínua de procedimentos”, cuja aplicação de normas se torna passiva e banal, sendo “frequentemente apartadas das práticas concretas de modificação da cidade”, a ilusão em meio ao pensamento de liberdade atrelado à renovação e à modernidade, culminou com a conformação de ambientes cuja sobreposição de fatos e interesses não se tornam mais capazes de ordenamento.

Grande parte da cidade medieval foi construída sobre lugares, entre edifícios e dentro de espaços obsoletos e desativados da antiga cidade clássica, recuperando os materiais, contaminando-os com novas práticas sociais. A obsolescência e a desativação, não implicam apenas uma mudança da distribuição das atividades dentro do espaço urbano, mas sim,

indicam mudanças de escalas e de relações espaciais (SECCHI, 2016a: 106).

6.3. Circulação e a cidade do século XX

Ao tratar das circulações horizontais, LE CORBUSIER (2008: 81), destaca a importância de sua primeira missão: “dissipar a confusão entre as velocidades naturais (o passo do homem) e as velocidades mecânicas (automóveis, ônibus, bondes, bicicletas e motocicletas)”. Desta forma, em sua ordenação classifica a circulação da seguinte maneira: circulação de trânsito (pedestres); circulação de distribuição (pedestres); circulação de trânsito (veículos); circulação de distribuição (veículos); circulação lenta (passeio) de pedestres e veículos reunidos.

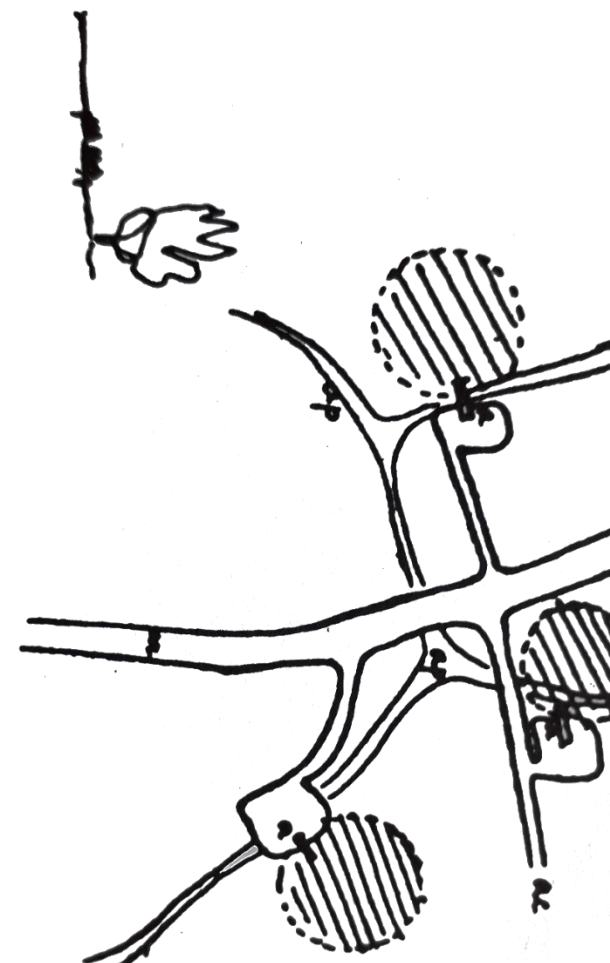
Em sua concepção, velocidade, dimensionamento e o fluxo de veículos seriam reflexo de cálculos, cujos desenhos seriam pautados por diferentes tipologias, adequadas tanto ao desenho urbano, quanto aos processos de circulação que este era dependente. Além das áreas urbanas, LE CORBUSIER (2008: 83) também buscava a ordenação de autoestradas em meio ao campo, sempre buscando uma via de transição rápida entre as paisagens urbana e rural.

Avançando um pouco mais a cronologia dos fatos, em meio a descrição sobre o Relatório Buchanan¹⁶⁶, CHOAY (2011: 255) destaca as preocupações relativas à ordenação do tráfego urbano, sobretudo em meio aos centros de maior densidade. Neste ponto, vale destacar que a década de 60 do século XX ilustra o início de um longo processo de transição envolvendo medidas para a racionalização dos transportes e regeneração de espaços urbanos em todo o mundo, buscando “a coexistência pacífica com o automóvel exige a criação de um novo tipo urbano” (CHOAY, 2011: 255).

¹⁶⁶ Em 1961, o Ministério dos Transportes britânico encarregou um comitê de especialistas de estudar os problemas provocados pelo desenvolvimento do uso do automóvel dentro

Figura 6-7 –Esquema de Fluxos Viários de Le Corbusier.

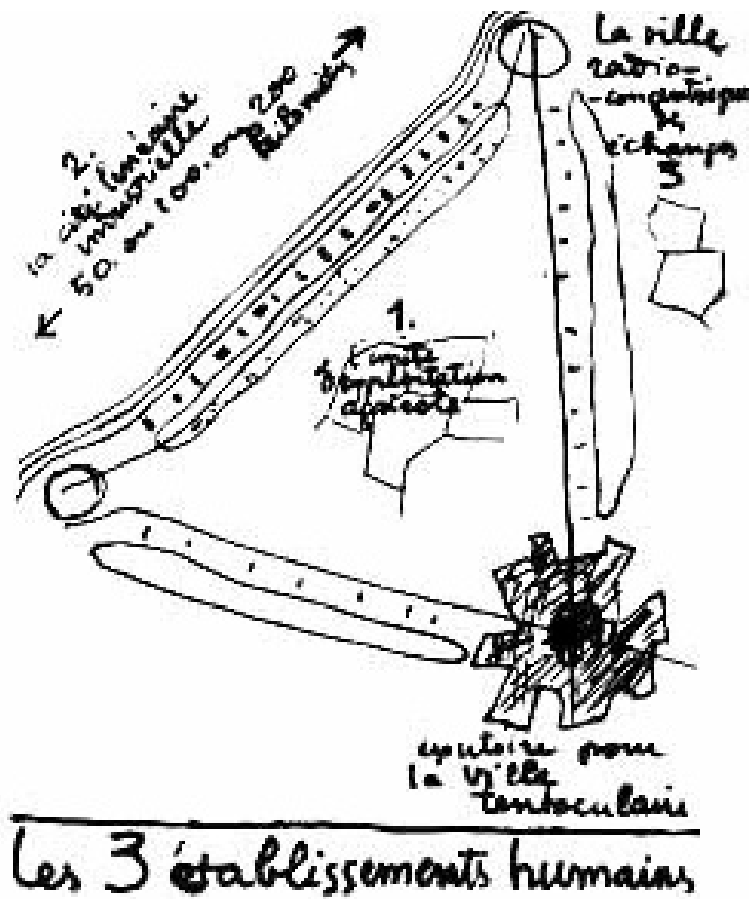
Fonte: LE CORBUSIER, 2008.



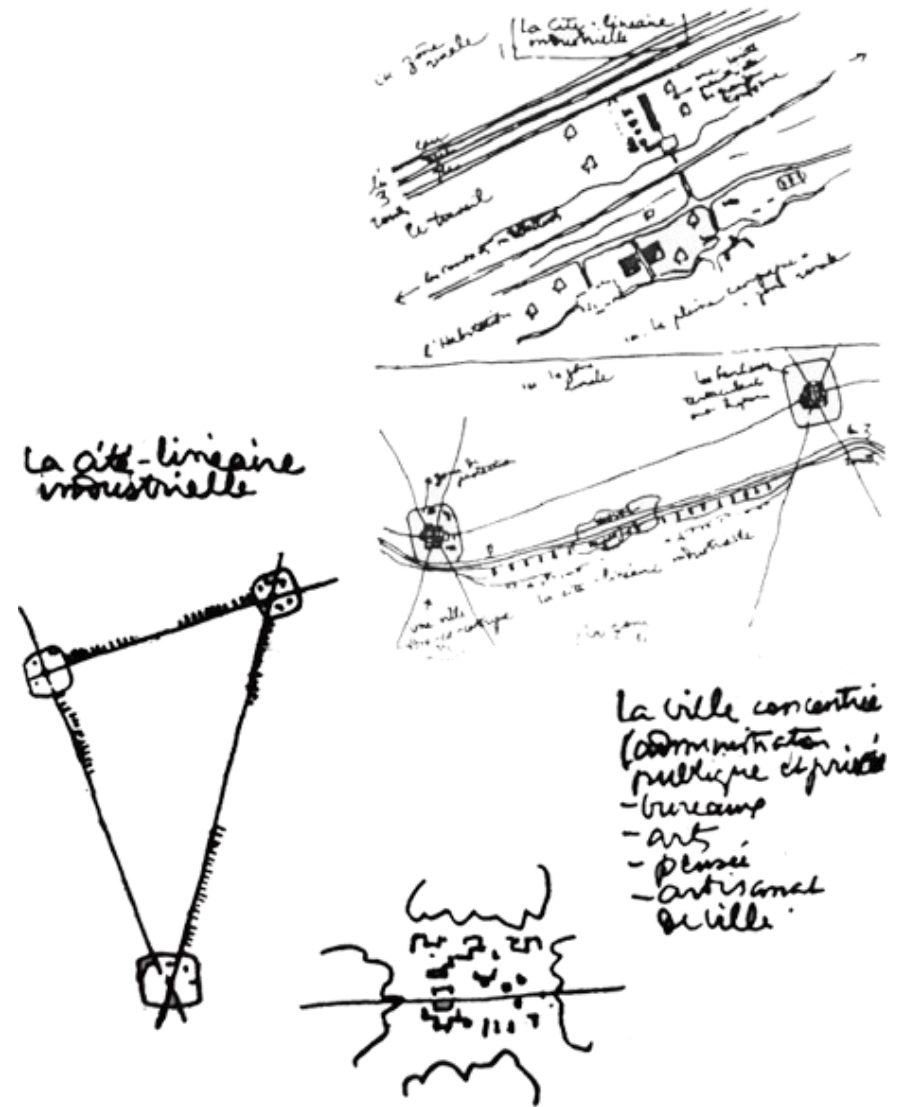
da sociedade moderna, e particularmente, suas incidências sobre os diferentes tipos de aglomeração. (CHOAY, 2011: 255)

Figura 6-9 –Estudos de Le Corbusier : Cité lineaire Industrielle.

Figura 6-8 –Les 3 établissements humains de Le Corbusier.



Fonte: LE CORBUSIER, 2008.



Fonte: LE CORBUSIER, 2008.

Pouco a pouco, as infraestruturas de mobilidade assumem uma presença visual cada vez mais importante, em relação ao contexto urbano e sua articulação com outros centros. Na análise de SECCHI (2016a: 36-37), ao longo de toda a primeira metade do século XX, “essa presença visual sugere, aos arquitetos e urbanistas, imagens, planos e projetos que provocam a dilatação de dimensões e da escala do espaço urbano, que o transforma em megaestruturas, que o monumentaliza”.

Entre os notáveis exemplos, SECCHI (2016a: 36-37) destaca os desenhos de Eugène Hénard para Paris, no início do século, bem como as proposições de Hervey Wiley Corbett para Nova York. Também se tornam dignos de menção as propostas de Auguste Perret, Le Corbusier e Ludwig Hilberseimer nos anos vinte. Já entre 1920 e 1940, destacam-se as realizações de Robert Moses, em Nova York, bem como as imagens de “Futurama” produzidas por Norman Bel Geddes para a exposição Mundial de Nova York em 1939, e o plano de Filadélfia de Louis I. Kahn (1956), o de Kenzo Tange para Tóquio (1961), o de Bakema e Van den Broek para a expansão de Amsterdã, em 1965.

Aqueles desenhos, como os de Hénard e Corbett, não nasceram somente da tentativa de resolver os problemas do congestionamento do trânsito que adviriam, mas, principalmente, de uma reflexão sobre a forma dos diversos materiais urbanos e suas relações de proximidade ou distância recíprocas; sobre relações entre áreas verdes e as destinadas às infraestruturas, entre as áreas destinadas à circulação e à permanência, entre aquelas destinadas à circulação de veículos e à de pedestres, os vários estratos do solo, a dimensão dos espaços de mediação entre movimento e permanência, são exatamente esses os parâmetros do modelo urbano.

A última metade do século XX mostrou o quanto os problemas de mobilidade forma subestimados: para enfrentar e resolver os problemas gerados pelo tráfego, seriam necessários espaços e infraestruturas cada vez mais importantes, que

poderiam instaurar novas e interessantes relações espaciais se consideradas em um novo pensamento, mais abrangente e não limitado apenas às questões de trânsito, (...). (SECCHI, 2016a: 115-116)

De um modo em geral, estes projetos articulam “autoestradas de cruzamento e anéis viários urbanos que se tornam as vitrines de espaços comerciais e empresas” (SECCHI, 2016a: 36-37). Neste contexto, o espaço cada vez maior demandado pelas infraestruturas da mobilidade, modificaram os valores de competição pelo espaço nas áreas urbanas centrais, alterando os equilíbrios tradicionais entre os edifícios e áreas públicas, consolidando assim, uma nova e inquietante paisagem urbana.

Considerando ainda os vínculos com o desenvolvimento econômico, a melhoria das técnicas de transporte pode ser vista como a maior responsável pela concentração urbana e industrial (muito mais do que por sua dispersão). Ao passo em que se avançavam os meios de transportes; foi responsável pelo distanciamento das indústrias das fontes de matéria prima, e neste sentido, permitiu sua aproximação aos mercados; distribuindo a pequena indústria local, já entre os pontos negativos, foi responsável também pela ampliação da diferença entre países pobres (SECCHI, 2016a: 95).

Nem é de estranhar que a mobilidade consentida pelo automóvel permita a muitas famílias adequar o próprio espaço de moradia à própria condição socioeconômica, ou seja, residir em áreas distantes do centro das cidades, em fragmentos de cidade dispersos pelo campo. O automóvel é o que permite isso, não é a causa. (SECCHI, 2016a: 101)

Neste ambiente de transformações, SECCHI (2016a: 95) destaca que à medida que as técnicas de transporte, a construção de ferrovias, de bondes e, mais tarde, a difusão do automóvel o permitiram, a pressão nas áreas centrais foi atenuada pela expansão de uma vasta periferia frequentemente identificada como sendo o produto mais evidente do crescimento urbano do século vinte. Entretanto, as próprias razões que

permitted and stimulated the expansion of the periphery and the *suburbs*, with particular emphasis on the diffusion of the automobile. These movements also produced congestion and pollution in the denser parts of the city, mostly due to the needs of displacement for daily activities.

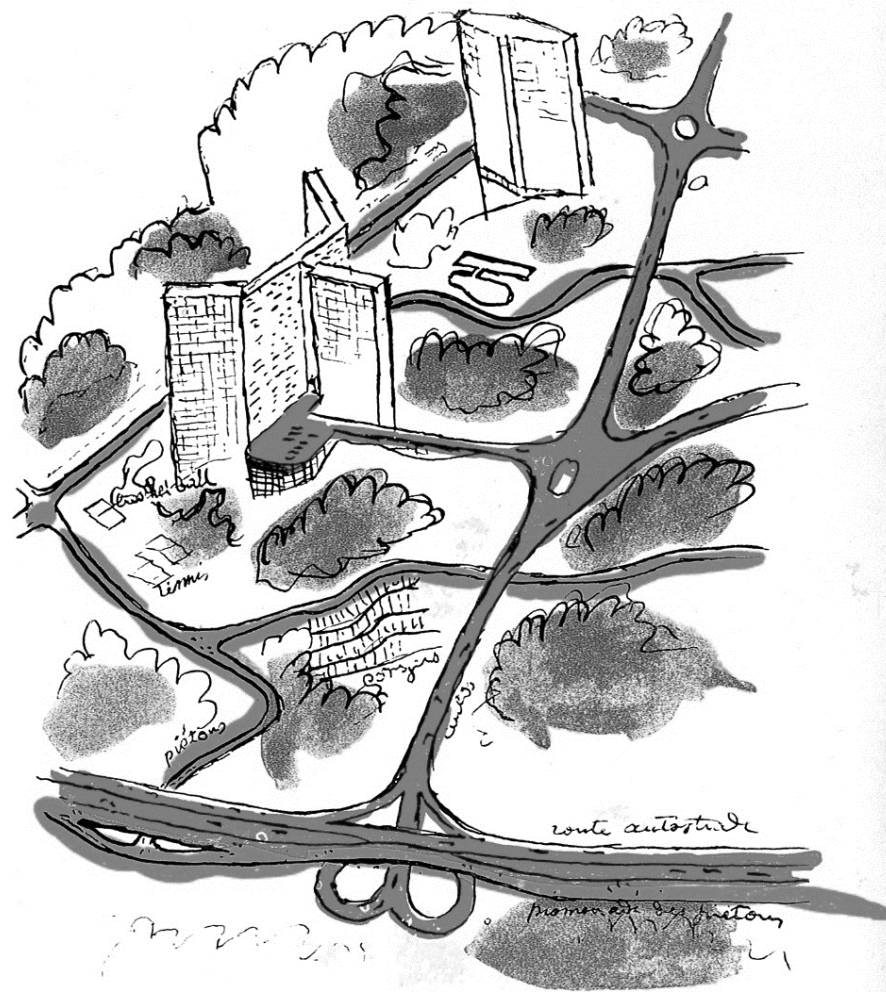
Outside the city, the organization of the road began to present, up to now, two different ways.

The first is a large highway, which connects two cities through a fenced and defended lane against any crossing; the crossings are considered subordinate; they cross the highway on bridges or tunnels (...)

The second was born in the United States and has the name of *Park-Way*. Its principle is to delicately carve through the fields, dominant roads, also preserved from any dangerous crossing by means of level equipment or with level difference. (...) the *park-way* intends, above all, to be a road of recreation, multiplying landscape solutions and showing it to be the object of plastic concerns. (LE CORBUSIER, 2008: 85)

Another emblematic study is the work *Learning from Las Vegas*, originally published in 1972. In the book, VENTURI, SCOTT BROWN and IZENOUR, describe the behavior of the city's axes in Las Vegas, being one of the fundamental works for the understanding of post-modernism. In the second part of the book, the authors carry out a critique of the elaborate architectural production in the United States, especially of the works related to megastructures. In the analysis of the *Strip* of Las Vegas, they seek the understanding of the phenomenon of a new urban form that was emerging at that moment in the United States and in Europe, assuming the form of the city as a commercial corridor, beyond the discussions around the symbolism of the architectural form.

Figura 6-10 –Esquema de Park Way.



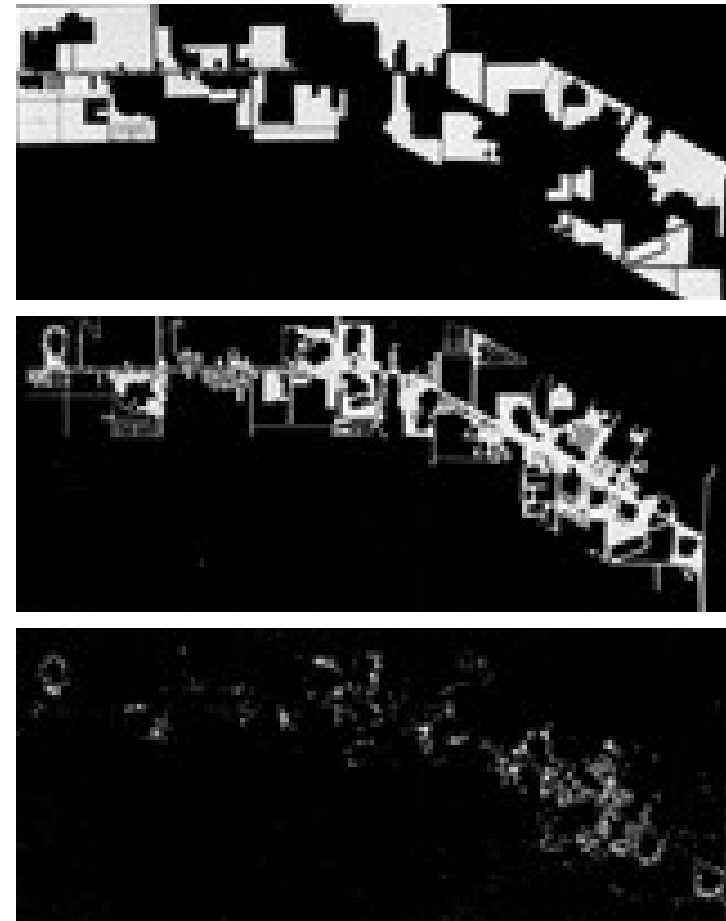
Fonte: LE CORBUSIER, 2008.

As artérias viárias, junto com estacionamentos, postos de gasolina e drive-ins, são instrumentos de destruição urbana poderosos e persistentes. Para lhes dar lugar, ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé. Os centros urbanos e outros bairros que são maravilhas de complexidade compacta e sólido apoio mútuo acabam displicentemente desentranhados. (...). A feição urbana é desfigurada a ponto de todos os lugares se parecerem com qualquer outro, resultando em Lugar Algum. E, nas áreas menos bem-sucedidas, os usos que sozinhos perdem função – shopping centers, ou residenciais, ou locais de reunião pública, ou conjuntos comerciais – são separados um do outro. (JACOBS, 2011: 377)

Na análise, os autores destacam os papéis desenvolvidos pela Main Street e pela Strip, que no contexto de Las Vegas revelariam duas escalas de movimento dentro da trama urbana. Em uma breve comparação com a estruturação urbana de centros tradicionais afirmando que: “os cassinos e hotéis da Fremont Street” (a rua principal de Las Vegas) “têm por foco o armazém ferroviário na cabeceira da rua, onde se conectam as escalas de movimento da ferrovia e da rua principal. O armazém desapareceu, substituído por um hotel, e a estação rodoviária é agora a entrada mais movimentada da cidade (...)”. A famosa *Strip* de Las Vegas, assume o nome de Rota 91, responsável pela conexão do aeroporto ao centro da cidade.

A imagem do corredor comercial é caótica. A ordem da paisagem não é óbvia. A estrada continua e seus sistemas de conexões são absolutamente coerentes. A faixa central prevê os retornos necessários a um passeio de carro dos frequentadores de cassinos, bem como as entradas à esquerda para as ruas locais atravessadas pela Strip. O meio fio não permite frequentes entradas à direita para os cassinos e outros estabelecimentos comerciais e facilita as transições difíceis entre a estrada e o estacionamento. (VENTURI, SCOTT BROWN e IZENOUR, 1972: 45)

Figura 6-11 – Strip de Las Vegas.



Fonte: VENTURI, SCOTT BROWN e IZENOUR, 1972

Atuando como um grande *outdoor*, a *Strip* revela um longo espaço do consumo, do visual, cuja escala é perfeitamente adaptada ao automóvel, visto como uma nova opção de lazer. “Na *Strip*, o espaço público atravessa os cassinos e vai até os pátios internos, onde a relação entre o espaço público aberto e suítes privadas é mediada por um conjunto de dispositivos sensíveis” (VENTURI, SCOTT BROWN e IZENOUR, 1972: 45).

A cidade contemporânea substituiu os lugares tradicionais de sociabilidade por outros lugares ainda em vias de progressiva definição funcional e formal. Os *shoppings malls* são seu exemplo mais evidente, mas o cinema, os estádios, os aeroportos, as discotecas, o ginásio de esportes, os parques de diversão, as praias em determinados períodos do ano, os lugares onde ocorrem reuniões esporádicas e circunstanciais para um concerto, ou para uma manifestação política e suas diversas outras combinações, são outros exemplos. (SECCHI, 2016a: 102)

Graças à mobilidade facilitada pelo automóvel e pelas novas técnicas de transporte coletivo (embora não por sua causa, como já destacado em decorrência da sobreposição de fatores econômicos, políticos e de interesses), os novos equipamentos, (hotéis, salas de congresso, ginásios e equipamentos esportivos) acabam dispersos em um território cada vez mais imaginado como um grande campus, um parque de objetos e fragmentos da cidade, isolados e livremente dispostos no verde. “Na cidade contemporânea, tudo se tornou parque: parque tecnológico, parque de diversões, parque de escritórios, parque temático” (SECCHI, 2016a: 103).

É neste sentido (que reúne inúmeras vertentes), que a mobilidade se torna cada vez mais uma mercadoria. Tendo em conta que os meios de

transporte evoluíram conforme os acontecimentos humanos, afirmamos seu potencial ao encurtar as distâncias e facilitar o deslocamento. Para FLONNEAU & GUIGUENO (2009) « *la mobilité ne se réduit pas à une suite de déplacements: c’est un capital – financier, social, cognitif – que le sujet constitue et gère au cours de sa vie* »¹⁶⁷. Um contexto complementado por URRY (2005), como sendo « *une nouvelle base épistémologique et critique pour les sciences sociales, au risque de n’être qu’une métaphore pour appréhender des phénomènes globaux – la mondialisation, les migrations, les nouvelles technologies de communication – et locales, comme la congestion des villes, due à notre désir d’auto mobilité* ». ¹⁶⁸

Para CASTRO (2007:15) a cidade contemporânea configura-se pelos transportes e suas respectivas artérias de circulação, cuja fisionomia se transformava com as grandes obras públicas de eixos férreos e rodoviários. « *La ville, c’est le mouvement* »¹⁶⁹, não apenas construções e atividades interligadas por circulações, mas uma dinâmica contínua de fluxos de pessoas, de bens, de serviços (BRAUDEL, apud AMAR, 2004:12) sendo impossível compreender a cidade sem pensar nos deslocamentos e vice-versa.

Para CARLOS (1996: 6, apud: SPOSITO, 2008: 89) “as comunicações diminuem as distâncias tornando o fluxo de informações contínuo e ininterrupto: com isso, cada vez mais o local se constitui na sua relação com o mundial”. Nesse novo contexto, o lugar se redefine pelo estabelecimento e/ou aprofundamento de suas relações numa rede de lugares, se relacionando assim, com a velocidade e garantia da circulação da informação, permitindo a coordenação das atividades e a rápida transmissão das instruções e respectivos resultados (DALPIERRE, 1995).

¹⁶⁷ “A mobilidade não é reduzida a uma série de deslocamentos: é um capital - financeiro, social, cognitivo - que o sujeito constitui e gerencia durante sua vida” (Tradução própria)

¹⁶⁸ “(...) uma nova base epistemológica e crítica para as ciências sociais, com o risco de ser apenas uma metáfora para a compreensão dos fenômenos globais - globalização,

migração, novas tecnologias de comunicação - e local, como o congestionamento nas cidades, devido a nosso desejo de auto-mobilidade (...).” (Tradução própria)

¹⁶⁹ “A cidade, é movimento”. (Tradução própria)

De acordo com SPOSITO (2008: 48), as redes possuem papel claro na escala mundial e não se formam por acaso, sendo o resultado de numerosos atores que “em diferentes lugares e momentos, e com capacidades distintas de ação, exerceram e exercem seu papel como sujeitos da história.” Neste ambiente consolidado ao longo de períodos distintos “o estudo da organização espacial dos fluxos (...) conforma o estudo mais geral das transformações do território” (VELTZ, 1995).

Ao ressaltarmos o potencial de transformação vinculado ao conceito de modernização e dos meios de comunicação (redes físicas e virtuais), afirmamos que seus impactos são responsáveis pela alteração de costumes e ambientes (ASCHER, 2010), onde a organização do espaço é por si só criadora de desigualdades e hierarquias econômicas e sociais (BRAUDEL: 1989; SSASSEN: 1995; JACQUES: 2005; TANSCHHEIT: 2016), espacialmente consolidados por meio dos ideais de Haussmann, Cerdà, Sitte, Howard, Le Corbusier e tantos outros (HARVEY, 1992).

No desenvolvimento das cidades nos últimos 100 anos chamamos a atenção, (...) 3 períodos, a saber: o 1º representado pelo trem, o 2º pelo bonde e o 3º foi devidamente dedicado ao automóvel, sem que nestes dois últimos tenha parado a influência da ferrovia sobre o desenvolvimento das cidades. No 1º período, o histórico núcleo da cidade foi rodeado por um compacto anel de subúrbios, (...) casa e trabalho, embora separados, ficavam suficientemente coordenados. (...) O 2º período iniciou-se no primeiro décimo do século XX, marcado por uma ruptura deste pétreo anel dos subúrbios (...) as rodovias avançam mais para o interior, (...) os diâmetros das cidades alongam-se consigo até 15km ou mais, de modo que a casa e o lugar de trabalho se distanciam mais entre si. No 3º (...) o diâmetro da região urbana cresce até 30 km ou mais. (JURGEN JUHNKE, 1968:69)

Em relação a circulação vertical, como forma de demonstrar um outro ponto de vista decorrente do processo de modernização da circulação urbana, tendo em vista o crescimento da verticalização, a análise de LE

CORBUSIER (2008: 87) se torna interessante ao considerarmos o potencial de adensamento atrelado ao processo de verticalização, onde destaca os processos de experimentação das Américas, sobretudo das cidades norte-americanas. Afirmando que “a América resolveu em vinte anos, este problema, como no mesmo lapso de tempo foi resolvido o do mais pesado que o ar”, destaca ainda o fato de que em Nova York “o metropolitano transporta, diariamente, seis milhões de passageiros; os ônibus e os bondes, três milhões. Os elevadores transportam cerca de quinze milhões.”

Ao descrever sobre a Fronteira no Céu, KOOLHAAS (2008: 106-107) relata que “na era das escadas, todos os pavimentos acima do segundo andar eram considerados impróprios para o comércio, e acima do quinto andar, inabitáveis”. Neste sentido, o elevador (emancipador de todas as superfícies horizontais, acima do térreo, desde 1870 em Manhattan) “torna-se a grande profecia que se autorrealiza: quanto mais alto ele vai, mais indesejáveis são as circunstâncias que ele abandona.

Ao destacar a “tirania da rua”, LE CORBUSIER (2008: 90-93) propõem a reunificação da propriedade fundiária, atrelada à verticalização e ao adensamento, as construções deveriam ter suas janelas voltadas para pátios centrais, permitindo ao usuário do edifício o conforto visual gerado por um pátio interno, neste sentido, a cidade seria transformada pouco a pouco em um parque, principalmente quando associada ao projeto urbano de liberação do solo urbano.

A cidade e os territórios mais densamente urbanizados agora parecem representados mais por porosidades do que apenas pela dispersão (...). Complementar do conceito de porosidade é aquele de permeabilidade, conceito seletivo que se refere à capacidade dos poros permitirem a passagem de outros materiais: onde passa um pedestre não quer dizer que pode passar um trem. Uma cidade porosa e permeável é uma cidade que contrasta a formação de enclaves de qualquer natureza; é uma cidade que contrapõe a figura da isotropia àquela de hierarquia. (SECCHI, 2016b: 81)

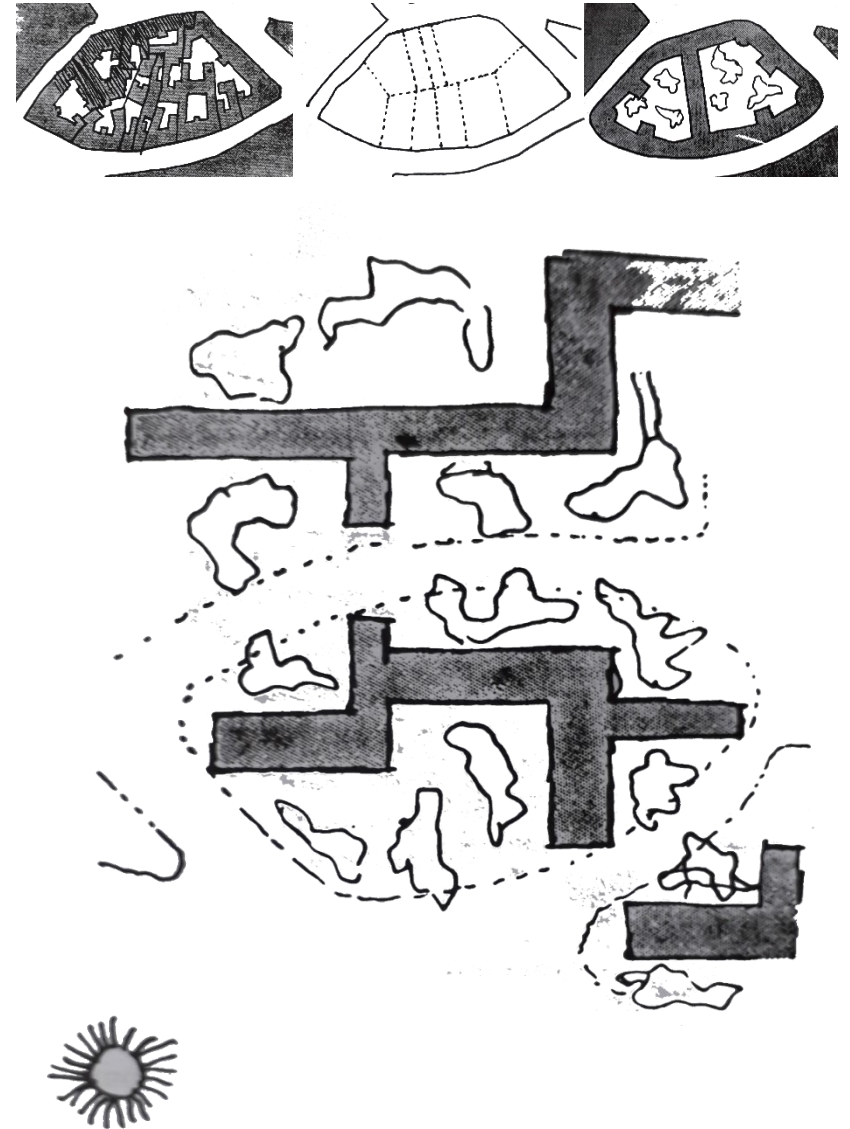
Figura 6-12 – A Cosmópolis do Futuro



Ilustração de Harry M. Petit, publicado por Moses King, 1908.

Fonte: KOOLHAS, 2008.

Figura 6-13 –Tirania da Rua.



Fonte: LE CORBUSIER, 2008: 94.

O historiador inglês Eric J. Hobsbawm propôs denominar o período (...) compreendido entre a primeira guerra mundial e o início dos anos noventa, de “breve século”. (...) Nessa mesma época, situam-se algumas das maiores experiências da cidade e do urbanismo ocidental: a experiência do movimento moderno, da construção da cidade soviética, da cidade do *New Deal* e das cidades das ditaduras europeias, a experiência das duas reconstruções pós-bélicas, da formação, em algumas regiões do mundo, de imensas megalópoles, e, (...) a transição da cidade moderna à cidade contemporânea, uma transição iniciada nas últimas décadas do século XIX. (SECCHI, 2016b: 85 - 86)

Na visão do urbano descrita por SECCHI (2016b: 87-88), a observação da cidade contemporânea o leva a dizer “que o urbanismo contemporâneo é, e deve ser, em muitos e importantes aspectos, diverso daquele do passado”, mais adiante, afirma que a “cidade contemporânea não tem características idênticas em toda a parte do mundo; entretanto, a cidade moderna propõe temas e problemas que, em combinação diversas são reencontrados em todo o lugar e que, portanto, podem tornar-se objeto de reflexões gerais”. Para ele, “a cidade e o território contemporâneos são diferentes daqueles do passado”, sendo essas diferenças, “parte do resultado de consciente mudança das práticas empregadas”

Neste sentido CASTELLS (1999: 423) destaca que a “era da informação está introduzindo uma nova forma urbana, a chamada cidade informacional. Contudo, como na cidade industrial não foi uma réplica mundial de Manchester, a cidade informacional emergente não será uma cópia do Vale do Silício, muito menos de Los Angeles. Por outro lado, como na era industrial, apesar da diversidade extraordinária dos contextos físicos e culturais, existem algumas características comuns fundamentais no desenvolvimento transcultural da cidade informacional.

As necessidades dos automóveis são mais facilmente compreendidas e satisfeitas do que as complexas

necessidades das cidades, e um número crescente de urbanistas e projetistas acabou acreditando, que se conseguirem solucionar os problemas de trânsito, terão solucionado o maior problema das cidades. As cidades apresentam preocupações econômicas e sociais muito mais complicadas do que o trânsito dos automóveis. Como saber que solução dar ao trânsito antes de saber como funciona a própria cidade e de que mais ela necessita nas ruas? É impossível. (JACOBS, 2011: 6)

Ao descrever sobre a cidade do século XX, SECCHI (2016b: 17-29) destaca as ações do século XX por meio de Três Histórias, “dividindo o eixo de tempo em modos diversos e enfatizam questões diferentes”. Na Primeira História, ressalta alguns aspectos ligados ao crescimento e a dissolução da cidade, mostrando como a cidade se transformou.

O crescimento da cidade europeia parece um fenômeno irrefreável até pelo menos o final dos anos sessenta, um período de forte desenvolvimento e modernização, durante o qual, todos os países europeus e ocidentais utilizaram a grande reserva demográfica do mundo rural, transferindo para a indústria, a cidade e a cultura urbana partes relevantes de população, há séculos dedicadas a atividades agrícolas e imersas em culturas mais arcaicas. (SECCHI, 2016b: 19)

Na Segunda História, destaca a importância do papel do projeto, onde estudos demonstram que o “crescimento, desenvolvimento e transformação da cidade seriam, (...) fenômenos que, com particularidades substancialmente idênticas, teriam sido produzidos mesmo sem elas”. Neste sentido, a Segunda História tenta mostrar que ao contrário, “a cidade do século vinte se transformou justamente porquê imaginários e práticas construtivas mudaram e que nessa mudança, não foi irrelevante o papel do projeto urbanístico e de arquitetura, como parte de um projeto social mais amplo” (SECCHI, 2016: 23-24).

Já a Terceira História, reserva a importância ao papel do indivíduo e suas aspirações, ressaltando que “a autonomia do sujeito na cultura e na sociedade europeia é um fenômeno lento, que se torna inicialmente no Renascimento”, influenciando “as transformações do espaço habitado europeu e, em particular, nas transformações da cidade” (SECCHI, 2016b: 24).

Nesse sentido, as mudanças da cidade que as três histórias focalizam, entre as quais: o emergir do fragmento, da heterogeneidade e da dispersão, como aspectos fundamentais da cidade no fim do século, em oposição às características do início do século.

Nesse contexto, as megacidades concentram o melhor - e o pior - dos inovadores e das diferentes formas de poder. No entanto, o que é mais significativo sobre as megacidades é que elas estão conectadas externamente a redes globais e à determinados segmentos de seus países, embora internamente desconectadas das populações locais responsáveis por funções desnecessárias ou pela ruptura social (CASTELLS, 1999).

CASTELLS (1999: 406-407) ainda destaca entre outros autores, o estudo clássico de SASKIA SASSEN (1996) sobre a cidade global, que demonstra em suas análises, o domínio conjunto de Nova York, Tóquio e Londres nas finanças internacionais e na maior parte dos serviços de consultoria empresariais de âmbito internacional. Em sua análise destaca que além das centralidades analisadas por SASSEN, outros centros também se mostram importantes ou até mesmo superiores em alguns segmentos específicos do comércio, tais como Chicago, Cingapura, Hong Kong, Osaka, Frankfurt, Zurique, Paris, Los Angeles, São Francisco, Amsterdã e Milão. Ambientes que se mostram também, como centros importantes quando relacionados aos serviços financeiros, quanto em serviços empresariais internacionais. Além disso, poderiam ser citados inúmeros “centros regionais” desenvolvidos por todo o mundo: Madrid, São Paulo, Buenos Aires, México, Taipei, Moscou, Budapeste, entre outros.

Ou seja, à medida que a economia global se expande e incorpora novos mercados, também organiza a produção dos serviços avançados necessários para o gerenciamento das novas unidades que aderem ao sistema e das condições de suas conexões em mudanças contínuas. Os centros urbanos de referência, não se situam mais, necessariamente, em meio aos tradicionais núcleos, ou respeitando os ideais de países de primeiro ou segundo mundo.

Deste ponto, o processo de globalização subverte antigas teorias de classificação das hegemonias mundiais: Norte = desenvolvido, Sul = subdesenvolvido; economias industrializadas = desenvolvidas, economias rurais = subdesenvolvidas. A fluidez das relações econômicas e sua consequente territorialização, sempre em busca dos melhores eixos, estratégias e vetores de exportação e importação, ou seja, de circulação da economia mundial subvertem as históricas compreensões de desenvolvimento e subdesenvolvimento.

A dispersão de *hubs*, ou cidades globais, subvertem as arcaicas relações de produção e distribuição da produção, criando centros globais dotados da mais alta tecnologia, em contextos nacionais ou até mesmo regionais, marcados pela pobreza e baixos índices de tecnologia.

Entre as características semelhantes ao processo de hierarquização pautado pelo desenvolvimento e subdesenvolvimento, a globalização ainda carrega consigo o gigantesco abismo social, responsável pela criação de imensos fluxos migratórios em busca de melhores condições de vida e acesso às dinâmicas da economia mundial que se impõem.

A importância relativa das relações entre cidades e regiões parece diminuir quando comparada à importância das relações que interligam várias cidades de regiões e países diferentes. As novas atividades concentram-se em polos específicos, e isso implica um aumento das disparidades entre polos urbanos e as respectivas hinterlândias. (CAPPELIN, 1991)

O fenômeno da cidade global não pode ser reduzido a alguns núcleos urbanos no topo da hierarquia. É um processo que conecta serviços

avançados, centros produtores e mercados em uma rede global com intensidade distintas e em diferentes escalas, dependendo da relativa importância das atividades localizadas em cada área vis-à-vis a rede global. Em cada país, a arquitetura de formação de redes reproduz-se em centros locais e regionais, de forma que o sistema todo fique interconectado em âmbito global. Os territórios em torno desses nós desempenham uma função cada vez mais subordinada, às vezes, perdendo a importância, ou até mesmo a função (CASTELLS 1999: 406-407).

O futuro da cidade e do território, que agora tendem a identificar-se pela grande dimensão da “cidade-região”, da extensão metropolitana e do “campo urbanizado”, não se mostram mais prefiguráveis em termos simples e usuais; a complexidade parece necessitar, ao mesmo tempo, de um maior nível de abstração e de uma maior precisão. (SECCHI, 2016b: 146)

Neste sentido, o estudo realizado por CAPPELIN (1991) sobre a formação das redes de serviços nas cidades europeias mostra a crescente interdependência e complementaridade entre os centros urbanos de tamanho médio da União Europeia. Os serviços avançados e principalmente os serviços em geral espalham-se e descentralizam para a periferia das áreas metropolitanas, áreas metropolitanas menores, regiões menos desenvolvidas e alguns países menos desenvolvidos (CASTELLS, 1999: 410 - 411).

CASTELLS, ainda destaca algumas considerações sobre os posicionamentos dos novos centros regionais globais, que surgem nos Estados Unidos, destacando por exemplo, Atlanta, Geórgia, Omaha, Nebraska. Em relação à, a Europa, relaciona Barcelona, Nice, Stuttgart, Bristol; na Ásia, destaca Bombaim, Bangkok, Xangai. O autor, destaca em acréscimo à alteração das fisionomias urbanas das cidades destacadas em si, a ocorrência de importantes transformações em meio às periferias de tais importantes áreas metropolitanas, incluindo áreas às margens de centros históricos, como a La Défense de Paris, por exemplo.

De um modo em geral, a cidade global não se faz de forma isolada, ela atinge ambientes que extrapolam os regionalismos articulados pelo desenvolvimento industrial Fordista, mas ainda se prende a articulação de *hubs* logísticos, em grande parte estruturados em virtude de ciclos econômicos precedentes.

Neste sentido, CASTELLS (1999: 410 - 411) destaca que no início dos anos 90, enquanto, de um lado, cidades como Bangkok, Taipei, Xangai, México D.F ou Bogotá desfrutavam de um crescimento urbano explosivo, fomentado pelos negócios, de outro, Madrid, Nova York, Londres e Paris experimentavam uma queda, que causou profunda diminuição nos preços de imóveis e paralisou novas construções.

Nesse sentido, a combinação de dispersão espacial e integração global criou papel estratégico para as principais cidades, onde além de sua longa história como centros de comércio e atividades bancárias internacionais, essas cidades agora funcionam em quatro novas formas: primeira, como pontos de comando altamente concentrados na organização da economia mundial; segunda, como localizações-chave para empresas financeiras e de serviços especializados; terceira, como locais de produção, inclusive a produção de inovação nesses importantes setores; e quarta, como mercados para os produtos e as inovações produzidas (SASSEN, 1991: 3-4).

Essa montanha russa urbana, em diferentes períodos nas diversas áreas do mundo, ilustra a dependência e a vulnerabilidade de qualquer local, inclusive das principais cidades, em relação aos fluxos globais em transformação. A descentralização do trabalho de escritório afeta as “funções de apoio”, ou seja, o processamento em massa das transações que executam as estratégias decididas e projetadas nos centros empresariais das altas finanças e de serviços avançados.

O advento da indústria de alta tecnologia, ou seja, a indústria com base na microeletrônica e assistida por computadores, introduziu uma nova lógica de localização industrial. As empresas eletrônicas, produtoras dos novos dispositivos da tecnologia da informação, também foram as

primeiras a utilizar a estratégia da localização possibilitada e exigida pelo processo produtivo baseado na informação (CASTELLS, 1999: 410 - 412).

Nas últimas décadas do século vinte, grandes e pequenos edifícios localizados em vastas zonas industriais ou inseridos, quase embutidos, em tecidos urbanos densos, se tornaram obsoletos e desativados; as atividades produtivas que os ocupam em parte deixam de existir, em parte se transferem para territórios limites e até para regiões distantes. Consequentemente, são abandonadas partes inteiras do sistema de infraestruturas a elas ligado funcionalmente. O que tinha sido lentamente acumulado durante quase dois séculos de crescimento e desenvolvimento, ou seja, partes inteiras da cidade do século dezenove e do início do século se encontram privadas de uma função e de um papel, com graves consequências, nos níveis de ocupação, sobre o desenvolvimento demográfico e sobre a geografia social, funcional e simbólica da cidade toda. Nem os novos arranjos internacionais permitem esperar que aquilo que se perdeu possa voltar. Algumas “cidades mundo” perdem seu caráter e sua unicidade. Para muitos, a crise da cidade industrial parece marcar uma ruptura na história da cidade europeia e ocidental, isto é, o fim da cidade moderna. (SECCHI, 2016b: 75-76)

Na análise de JACOBS (2011: 3-4), “num número cada vez maior, cidades tornam-se decadentes”, atingindo muitas vezes as áreas em que antes não se esperava tal decadência. A economia da reurbanização não se baseia unicamente no investimento racional através de subsídios públicos, como proclama a teoria da renovação urbana, mas também com vastos e involuntários subsídios, arrancados de vítimas locais indefesas”. Entre as vítimas, as populações despejadas, pagamento de indenização por desapropriamentos, “e o resultado da elevação dos impostos nesses lugares auferidos pelas municipalidades em resultado desse “investimento”, são uma miragem, um gesto lamentável e

contraditório (...). Os meios que a reurbanização planejada utiliza são tão deploráveis quanto seus fins.

As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano. É nesse laboratório que o planejamento urbano deveria aprender, elaborar e testar suas teorias. (JACOBS, 2011: 4)

Destaque para mancha urbana da Região Metropolitana de São Paulo em cinza claro.

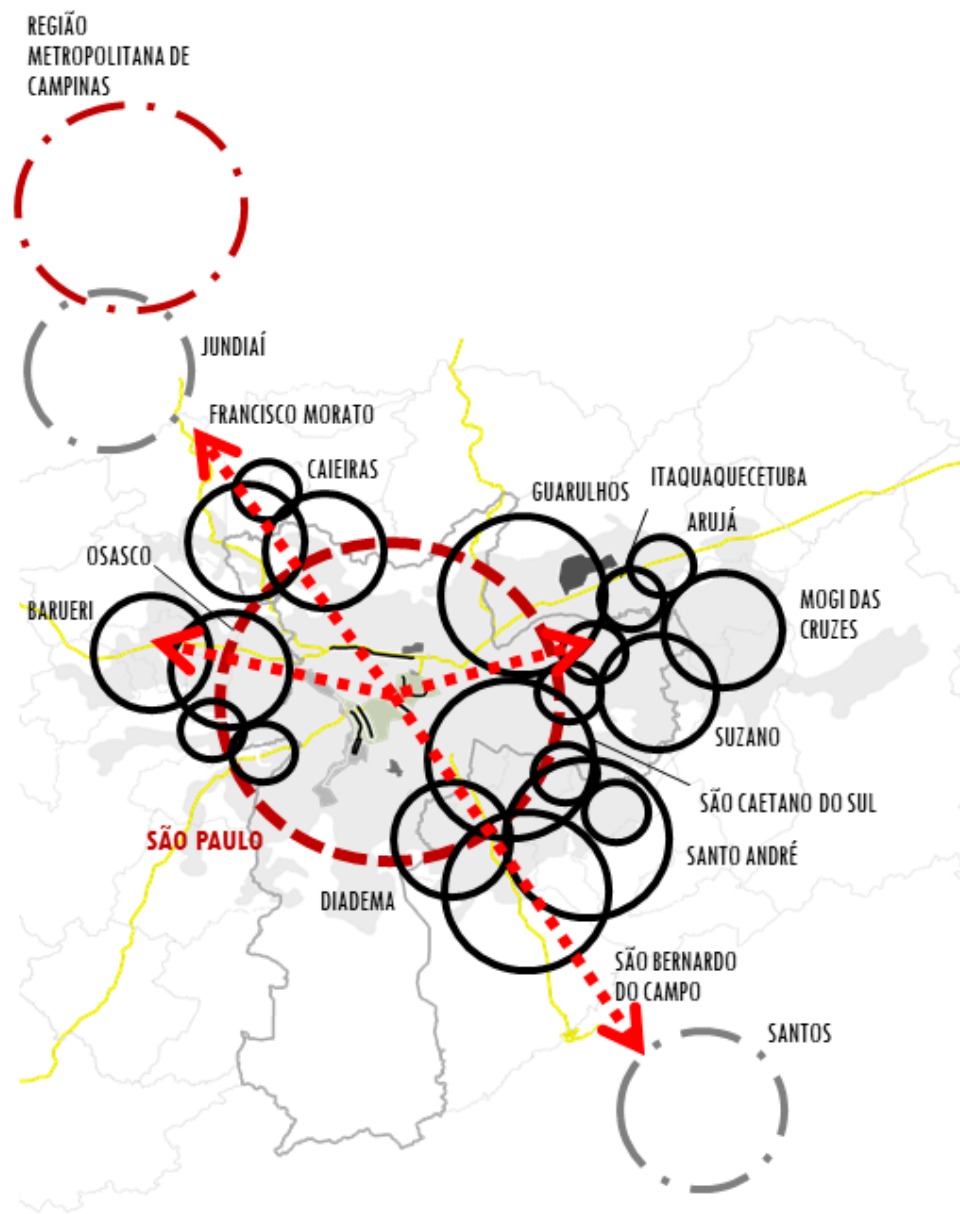
Ao centro da Imagem em meio ao círculo pontilhado central, as Strips Paulistas, conformadas pelos eixos empresariais das marginais Pinheiros e Tietê, e eixos centrais da região central, Paulista, Faria Lima e Luiz Carlos Berrini.

Os círculos em preto representam as cidades e sua relação de influência com a cidade de São Paulo.

Fora da região metropolitana de São Paulo, mas interligada de forma direta desde o desenvolvimento ferroviário, as cidades de Santos, ao Sul e Jundiá, ao Norte. Na sequência de Jundiá a recente Campinas.

Figura 6-14 – Hierarquias Regionais São Paulo.

Fonte: Execução da autora, conforme dados obtidos na pesquisa.



Em relação à Lisboa, as principais relações se fazem pelo Tejo, por meio das pontes 25 de Abril e Vasco da Gama, por onde são feitas as ligações por trilhos e rodovias.

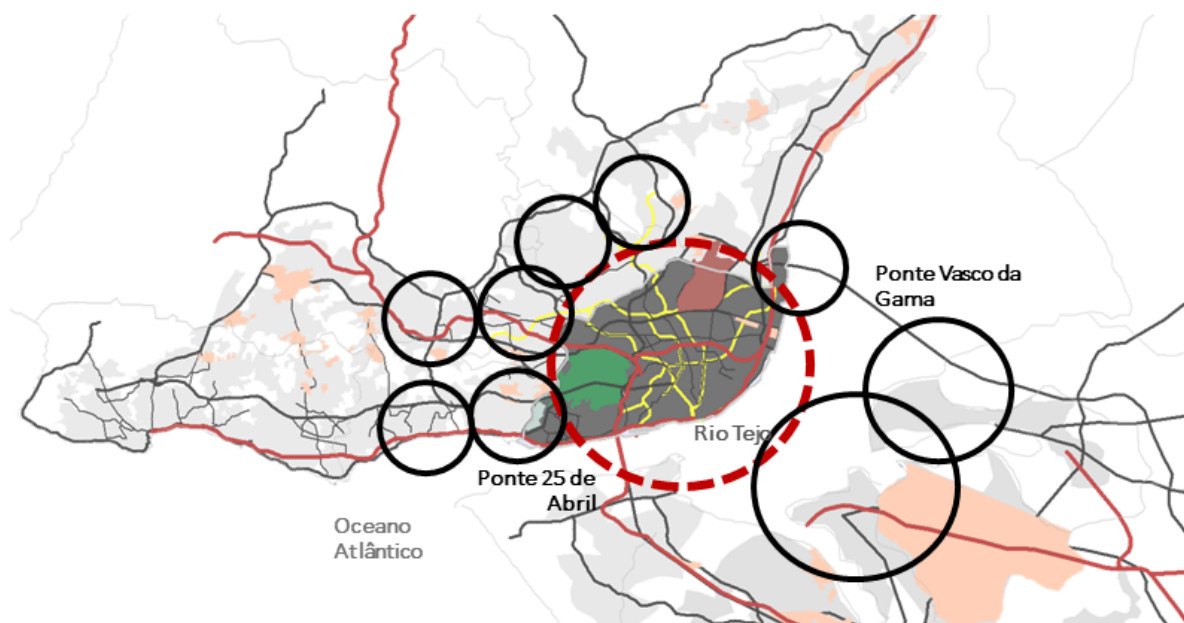
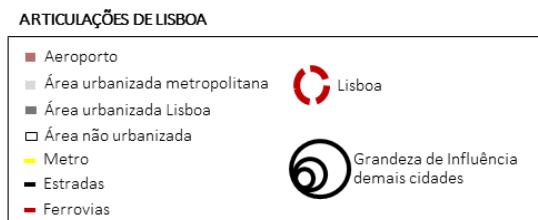
Destaque também deve ser dado aos Cacilheiros que transportam pessoas entre Lisboa, Barreiro e Montijo.

O Tejo também se coloca como responsável pela ligação dos navios ao Oceano Atlântico.

Por terra, ferrovias e rodovias, conectam a capital Portuguesa ao seu interior e demais países do continente Europeu.

Figura 6-15 –Hierarquias Regionais Lisboa.

Fonte: Execução da autora, conforme dados obtidos na pesquisa.













Madrid se impõem como metrópole de um conjunto disperso de cidades, tendo ferrovias e rodovias como importante meio de comunicação.

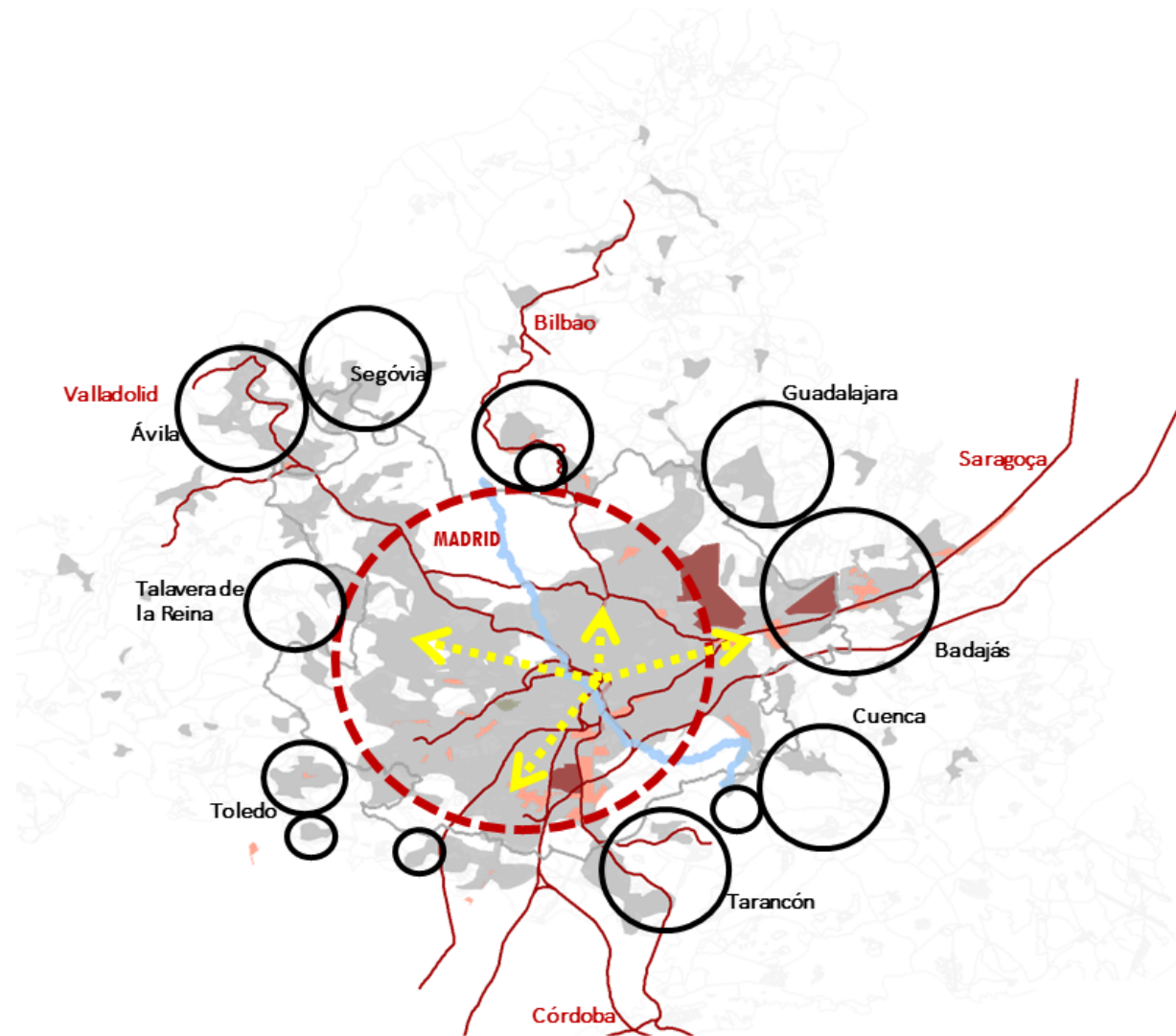
Entre os destaques, os trens de alta velocidade dinamizam a mobilidade metropolitana e continental, integrando a capital espanhola ao contexto global.

Figura 6-16 –Hierarquias Regionais Madrid.

Fonte: Execução da autora, conforme dados obtidos na pesquisa.

REGIÃO METROPOLITANA DE MADRID

 Estações	 Bordeaux – sede da Região Metropolitana
 Aeroporto	 Grandeza de Influência demais cidades
 Áreas Industriais	 Crescimento
 Área urbanizada metropolitana	
 Área não urbanizada	
 Rio Garona	
 Ferrovias	



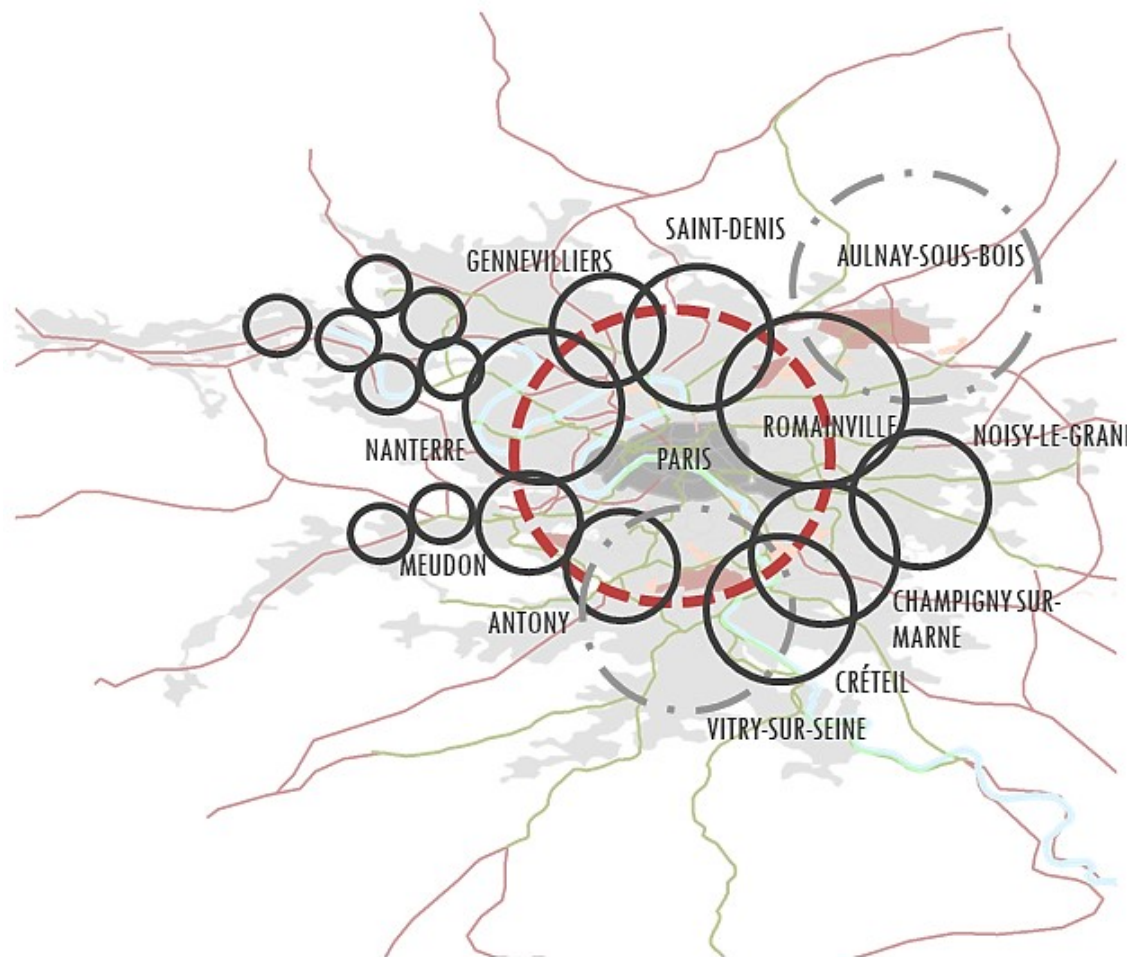
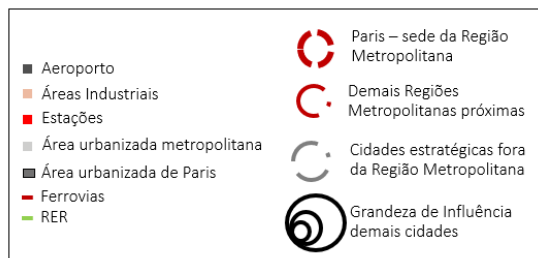
A cidade de Paris expande cada vez mais seu cenário metropolitano. Interligando toda sua densa massa urbana, estradas, ferrovias.

Cada vez mais a força dos transportes em escala metropolitana se impõe aos limites territoriais, interligando inúmeras localidades por meio das bases da economia global.

Figura 6-17 –Hierarquias Regionais Paris.

Fonte: Execução da autora, conforme dados obtidos na pesquisa.

REGIÃO METROPOLITANA DE PARIS

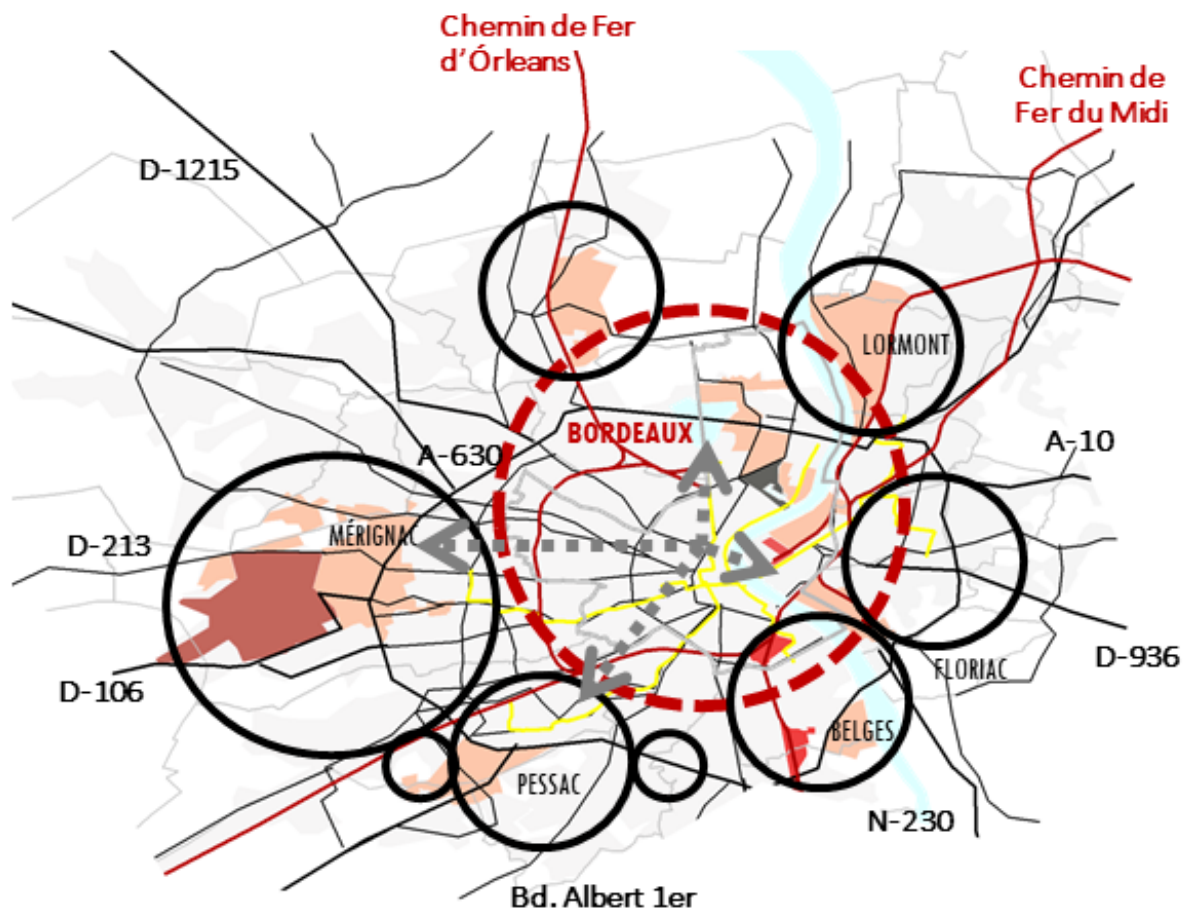


Bordeaux se impõem no contexto francês como importante centro turístico e gastronômico. Entretanto, observa ao longo dos últimos anos seu crescimento como cidade de importância estratégica aos ideais logísticos franceses, sobretudo com o fortalecimento do Corredor Atlântico.

Projetos de mobilidade de envergadura nacional se impõem ao cenário urbano de Bordeaux, inserindo definitivamente a rota Paris-Bordeaux ao cenário econômico nacional.

Figura 6-18 – Hierarquias Regionais Bordeaux.

Fonte: Execução da autora, conforme dados obtidos na pesquisa.



ARTICULAÇÕES DE BORDEAUX

■ Estações	— Rio Garona	○ Bordeaux
■ Aeroporto	— Ferrovias	○ Grandeza de Influência demais cidades
■ Áreas Industriais	— Rodovias	▲ Crescimento
■ Porto	— Bondes	
■ Área urbanizada metropolitana		
□ Área não urbanizada		

6.4. O que dizer sobre a cidade do século XXI?

Em sua análise, CASTELLS (1999: 428) descreve que “a nova economia global e a sociedade informacional emergente de fato têm uma nova forma espacial que se desenvolve em vários contextos geográficos e sociais: as megacidades”, ou seja, enormes aglomerações de seres humanos com mais de 10 milhões de habitantes.

Em sua descrição, CASTELLS (1999: 428) destaca que “o tamanho não é sua qualidade definidora”. De um modo em geral, megacidades representam “os nós da economia global e concentram tudo isso: as funções superiores direcionais, produtivas e administrativas de todo o planeta; o controle da mídia; a verdadeira política do poder; e a capacidade simbólica de criar e difundir mensagens”.

Em 1992, em meio ao processo de transição entre os séculos XX e XXI, as classificações da ONU traziam 13 cidades capazes de alcançar este posto. As projeções eram para que em 2010, quatro dessas pudessem ultrapassar a marca de 20 milhões de pessoas. Observa-se que de um modo em geral, as megacidades não respeitam mais necessariamente as ideologias em meio as economias centrais e periféricas. Em função de sua capacidade de aglutinação de empresas, serviços e mão-de-obra, permitem a conformação de nós estratégicos, que muitas vezes se assemelham à “buracos-negros” quando comparados seus resultados a outras localidades de seu país.

Além de controlar o seu crescimento acentuado, as megacidades – sobretudo dos países economicamente dependentes – possuem inúmeros desafios, tais como desenvolver infraestruturas básicas, medidas de crescimento sustentável, uma vez que as megacidades, em geral, são centros urbanos com elevados índices de poluição do ar, das águas e dos recursos naturais em geral.

Elas têm nomes, a maioria deles estranhos à matriz cultural europeia/norte-americana ainda dominante: Tóquio, São Paulo, Nova York, Cidade do México, Xangai, Bombaim, Los

Angeles, Buenos Aires, Seul, Pequim, Rio de Janeiro, Calcutá, Osaka. Além dessas, Moscou, Jacarta, Cairo, Nova Delhi, Londres, Paris, Lagos, Dacca, Karachi, Tiaanjin e possivelmente outras são membros do clube. Nem todas (por exemplo, Dacca e Lagos) são centros influentes da economia globais, mas conectam enormes segmentos da população humana a esse sistema global. Também funcionam de imãs para suas hinterlândias, isto é, o país inteiro ou a área regional onde estão localizadas. As megacidades não podem ser vistas apenas em termos de tamanho, mas como uma função de seu poder gravitacional em direção às principais regiões do mundo. (CASTELLS, 1999: 428)

Atualizando esses índices, a ONU-HABITAT, destaca que até 2030, existirão 43 megacidades, localizadas em sua grande maioria, em meio a áreas em desenvolvimento., reforçando a subversão de centralidade atrelada à ambientes desenvolvidos, como ocorrido ao longo do ciclo econômico pautado pelas ideias Fordistas.

Atualmente, Tóquio é a maior cidade do mundo, com uma aglomeração de mais de 38 milhões de habitantes. A sequência de tabelas demonstrada a seguir, ilustra a variação observada em meio aos anos 1992 e 2021, considerando as cidades analisadas, em 1992, São Paulo figurava a 2ª colocação, enquanto em 2021, se coloca apenas na 9ª posição. A hegemonia Asiática se sobrepõe, reforçando mais uma vez a subversão da visão eurocentrista atrelada ao desenvolvimento e subdesenvolvimento.

Tabela 6-1 – Maiores aglomerações do mundo em 1992.

Classificação	Aglomeração	País	População (milhões)
1	Tóquio	Japão	25,7
2	São Paulo	Brasil	19,2
3	Nova York	EUA	16,1
4	Cidade do México	México	15,2
5	Xangai	China	14,0
6	Bombaim	Índia	13,3
7	Los Angeles	EUA	11,8
8	Buenos Aires	Argentina	11,7
9	Seul	República da Coreia	11,5
10	Pequim	China	11,4
11	Rio de Janeiro	Brasil	11,2
12	Calcutá	Índia	11,1
13	Isaka	Japão	10,5

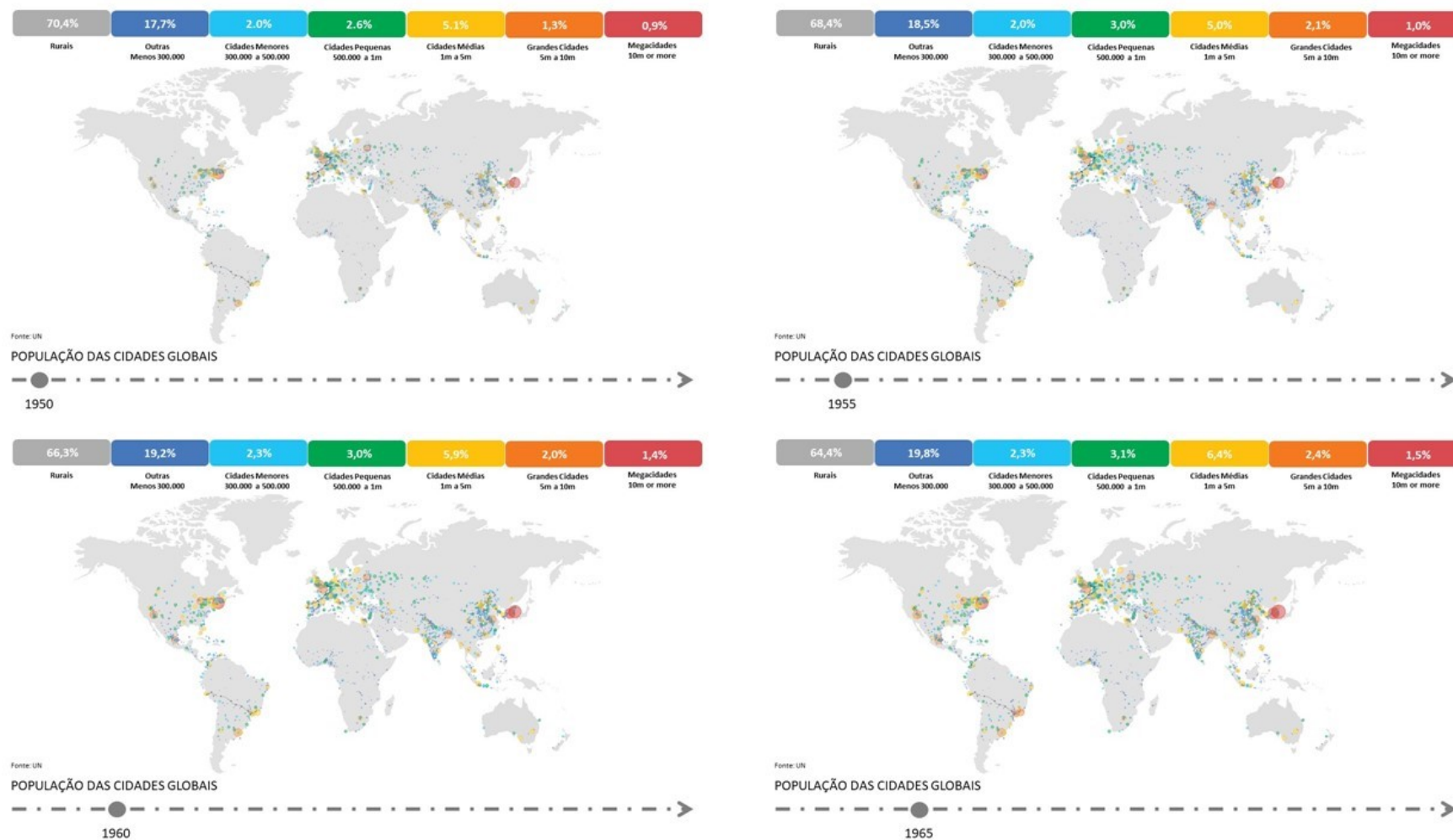
Fonte: ONU (1992)

Tabela 6-2 – Maiores aglomerações do mundo em 2021

Classificação	Aglomeração	País	População (milhões)
1	Tóquio	Japão	38,5
2	Jacarta	Indonésia	34,3
3	Deli	Índia	28,1
4	Manila	Filipinas	25,0
5	Seul	Coreia do Sul	24,3
6	Mumbai	Índia	23,6
7	Xangai	China	22,1
8	Nova York	EUA	21,0
9	São Paulo	Brasil	20,9
10	Cidade do México	México	20,4
11	Guangzhou-Foshan	China	20,1
12	Pequim	China	19,4
13	Dkaka	Bangladesh	18,6

Fonte: ONU (2021)

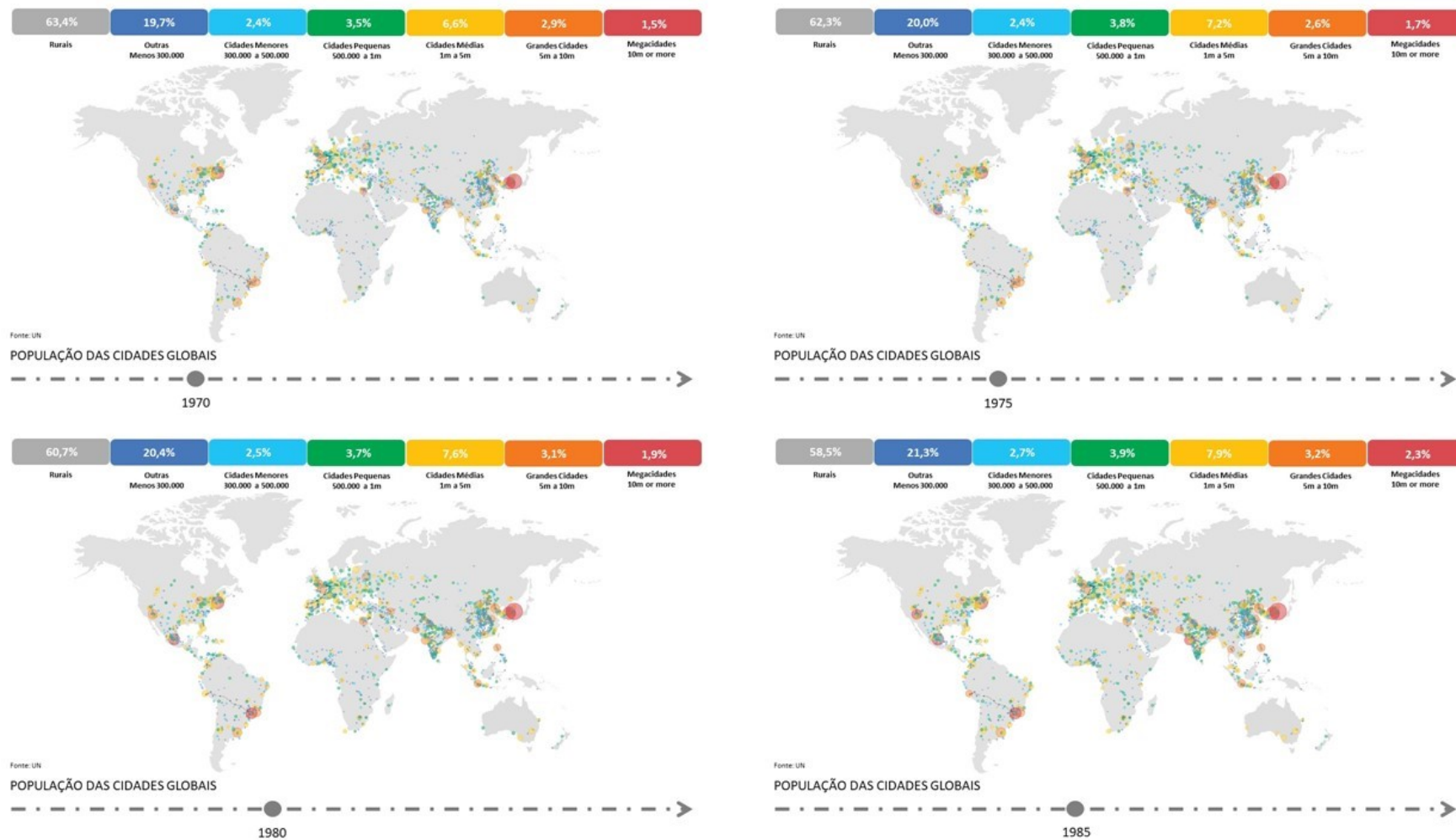
Figura 6-19 –Índices de Urbanização do Globo Terrestre _1950-1965



Fonte: Informações UM, publicadas pelo THE ECONOMIST ¹⁷⁰

¹⁷⁰ Disponível para consulta em: <<https://www.economist.com/node/21642053>> acesso em Maio de 2020.

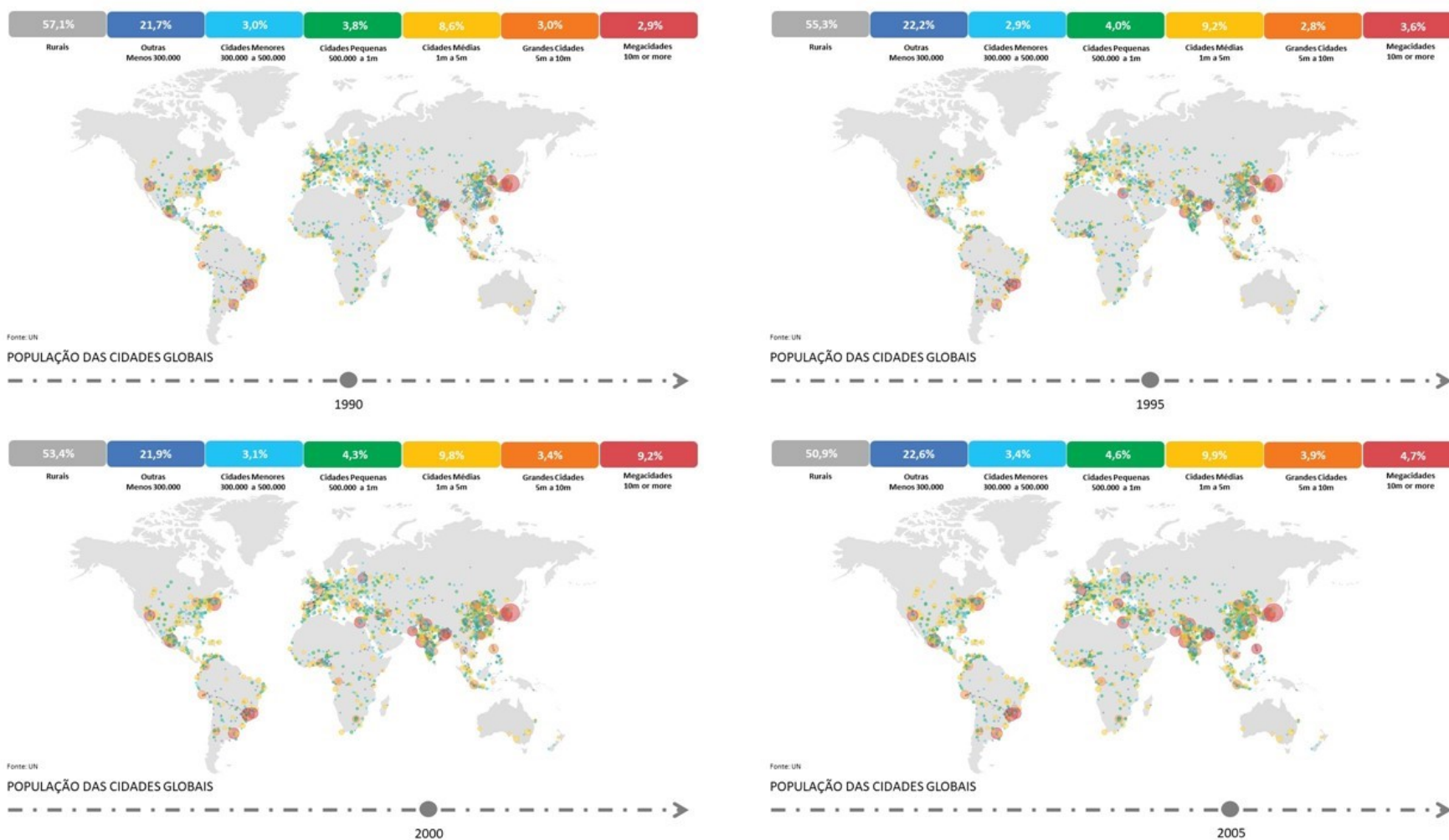
Figura 6-20 – Índices de Urbanização do Globo Terrestre_ 1970-1985



Fonte: Informações UM, publicadas pelo THE ECONOMIST ¹⁷¹

¹⁷¹ Disponível para consulta em: <<https://www.economist.com/node/21642053>> acesso em Maio de 2020.

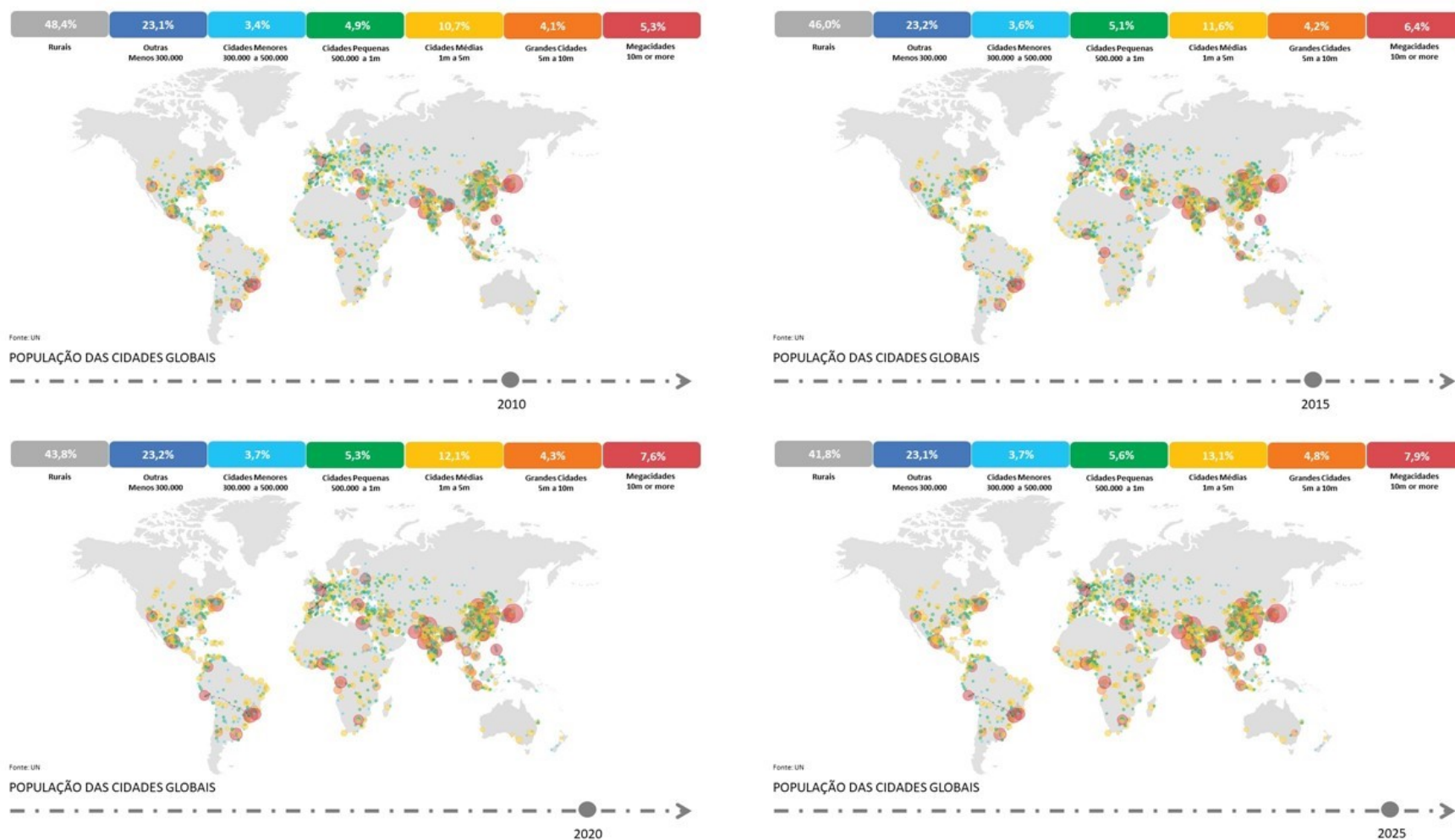
Figura 6-21 – Índices de Urbanização do Globo Terrestre_ 1990-2005



Fonte: Informações UM, publicadas pelo THE ECONOMIST ¹⁷²

¹⁷² Disponível para consulta em: <<https://www.economist.com/node/21642053>> acesso em Maio de 2020.

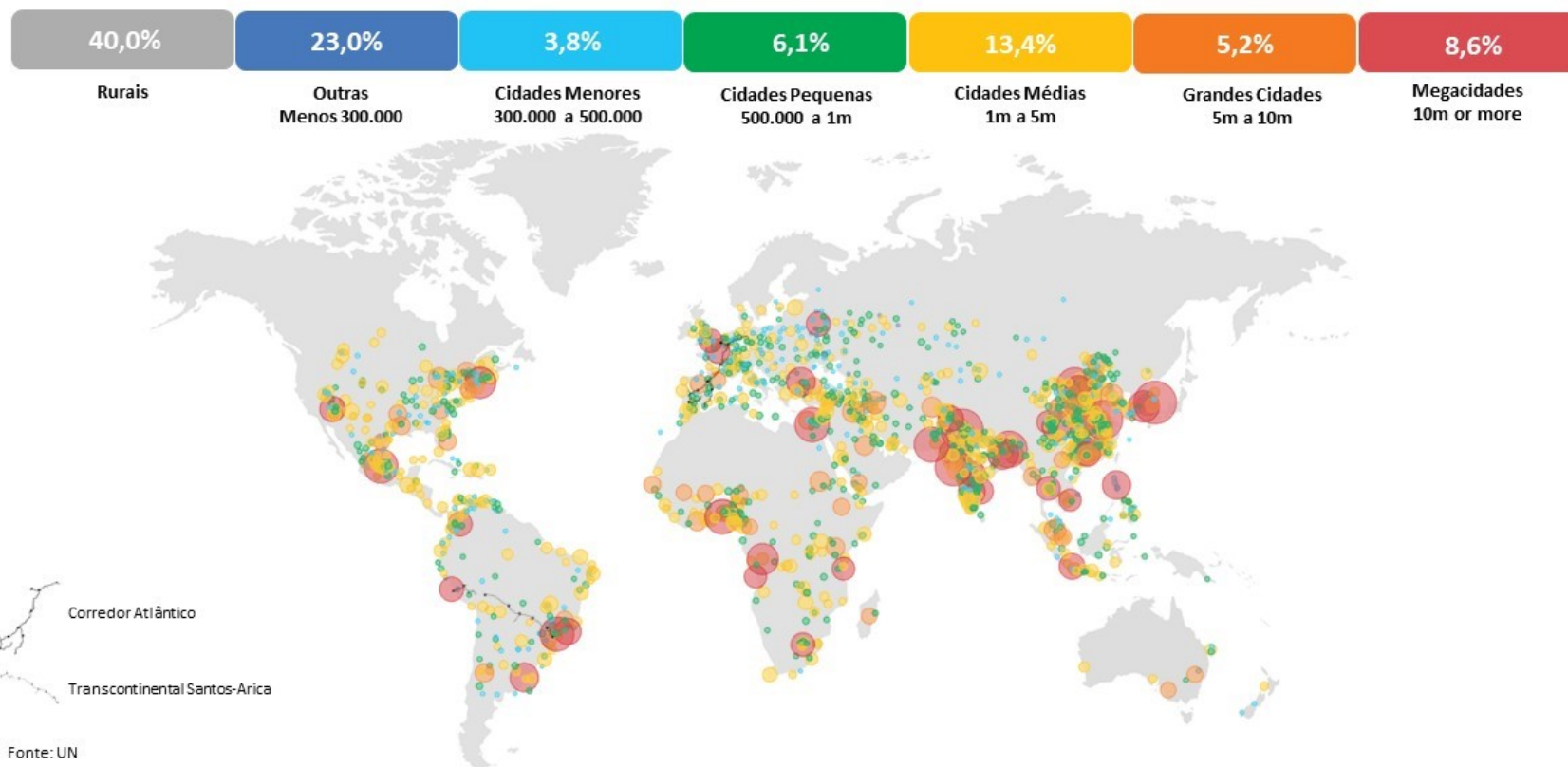
Figura 6-22 – Índices de Urbanização do Globo Terrestre_ 2010-2025



Fonte: Informações UM, publicadas pelo THE ECONOMIST ¹⁷³

¹⁷³ Disponível para consulta em: <<https://www.economist.com/node/21642053>> acesso em Maio de 2020.

Figura 6-23 – Índices de Urbanização do Globo Terrestre, 2030



Fonte: UN

POPULAÇÃO DAS CIDADES GLOBAIS



Fonte: Informações UM, publicadas pelo THE ECONOMIST¹⁷⁴

¹⁷⁴ Disponível para consulta em: <<https://www.economist.com/node/21642053>> acesso em Maio de 2020.

De acordo com informações da ONU, uma em cada oito pessoas vive em apenas 33 megacidades (com mais de 10 milhões de habitantes) em todo o mundo. Ao considerarmos o decorrer das dinâmicas urbanas dos últimos anos, constatamos que boa parte das aglomerações urbanas com crescimento mais rápido possuem menos de 1 milhão de habitantes, sendo boa parte concentrada na Ásia e na África.

Boa parte dessas cidades concentram ao longo dos últimos anos a alteração de suas bases econômicas, tendo a prestação de serviços como base de seu exponencial crescimento populacional e econômico. Inúmeras empresas globais possuem sedes em meio aos países responsáveis pelos significativos crescimentos exponenciais, realizando de forma remota, serviços diversos, classificados como demasiadamente caros para os centros pré-existentis.

A sequência de imagens também nos demonstra, que atualmente, quase metade da população urbana mundial vive em assentamentos com menos de 500.000 habitantes. Economicamente falando, as 750 maiores cidades do mundo representam, atualmente, cerca de 57% do PIB mundial. Até 2030, essas cidades contribuirão com cerca de 80 trilhões de dólares, o equivalente a 61% do PIB mundial total.

Como forma de ilustrar esse crescimento, em 2014, o Jornal *The Economist*¹⁷⁵, lançou um conjunto de mapas ilustrando o crescimento das cidades do globo entre os anos de 1950 e 2030. A análise do comportamento de tais cidades, ilustra em todos os continentes a redução da população rural, e o aumento da população urbana. Em 1950, apenas 0,9% das cidades podiam ser classificadas como megacidades, um contraste com os 70,4% identificado pelas cidades rurais. As projeções de 2030 demonstram que 8,6% das cidades mundiais

poderão ser classificadas como Megacidades, enquanto apenas 40% poderão ser consideradas rurais.

Se a cidade comporta atividades tipicamente urbanas, isso não significa que em apenas seus espaços se realize o que é “urbano” no mundo atual, tampouco que haja limites fixos entre cidade e o campo. Pelo contrário: atualmente, as paisagens da cidade e do campo apresentam-se amalgamadas, difusas, com superposições e imbricações de difícil explicação apenas pela observação. Só é possível ter uma avaliação do que pode ser urbano e do que pode ser rural com base no estudo das dinâmicas e das políticas socioespaciais. (SPOSITO, 2008: 14)

De um modo em geral, as cidades no século XXI, demonstram um maior crescimento populacional, sobretudo em meio às regiões economicamente estratégicas. Considerando o contexto sul-americano, grande destaque deve ser dado para a cidade de São Paulo, com projeção de 23,4 milhões de habitantes para o ano de 2030.

Importante se atentar ao fato de que além do crescimento das cidades globais, devem ser observados os índices de crescimento das cidades que se encontram à sua margem, ou conectadas à centralidade maior por dos históricos modais de transportes.

Enquanto em 1995 havia 22 grandes cidades e 14 megacidades no mundo, em 2015 esse número era de 44 e 29, respectivamente. A maior parte das megacidades está localizada em países em desenvolvimento, tendência que deve continuar já que muitas cidades de Ásia, América Latina e África devem se tornar megacidades até 2030, segundo o relatório.

¹⁷⁵ Bright lights, big cities. Urbanisation and the rise of the megacity. In: The Economist, Feb. 4th 2015 Disponível em: <https://www.economist.com/node/21642053>

A edição, utilizou como metodologia a classificação das principais cidades do globo de acordo com sete categorias, diferenciadas por cores: 1. População rural.; 2. Áreas urbanas:

Menos de 300 mil habitantes; 3. Cidades muito pequenas: Entre 300 mil e 500 mil habitantes; 4. Cidades pequenas: Entre 500 mil e 1 milhão de habitantes; 5. Cidades medianas: Entre 1 e 5 milhões de habitantes; 6. Cidades grandes: Entre 5 e 10 milhões de habitantes; 7. Megacidades: 10 milhões de habitantes ou mais.

Atualmente, as 600 principais cidades do mundo têm 1/5 da população mundial e geram 60% do Produto Interno Bruto (PIB) global, e estão localizadas principalmente em países desenvolvidos.

Em 2025, a previsão é de que a contribuição dessas cidades para a economia mundial permaneça a mesma, mas sua composição irá mudar, com uma maior presença de municipalidades de China, Índia e América Latina — um indicativo de que o centro de gravidade do mundo urbano está se movendo para os países em desenvolvimento, particularmente para o sudeste da Ásia. (ONU, 2016)

A cidade se torna o elemento fundamental da organização do espaço, assumindo papéis de exercício social (cultura, valor, proteção do indivíduo), elemento funcional de um sistema econômico, ser o ambiente funcional de um sistema político (exercido por uma burguesia coerente), além de ser caracterizada por suas ações marcadas pelo cotidiano do mercado de trabalho.

BEAUJEAU-GARNIER (1980) destaca a necessidade de se considerar a cidade como uma concentração de homens, caracterizados por suas necessidades e possibilidades de toda a espécie, que em suas ações reúnem uma infinita capacidade de organização e transformação, assumindo neste ambiente múltiplo os papéis de sujeito e objeto: “assim, se o homem utiliza e molda a cidade, a recíproca é igualmente verdadeira.”

Essas dinâmicas são apreendidas pela localização das infraestruturas e das atividades nos espaços: sistemas viários, fabricas, equipamentos comerciais e de serviços, residências, disposição das pequenas propriedades que definem os cinturões verdes – sobretudo nas proximidades das grandes cidades. Essas localizações se articulam entre si por sistemas de transportes, fluxos de telecomunicações e trajetos

realizados pelos pedestres, entre outros meios. (SPOSITO, 2008: 14-15)

Além disso, outros indicadores precisam ser levados em conta para se compreender a cidade: a natureza e a densidade das infraestruturas (abastecimento de água encanada, vias com e sem pavimentação, redes de iluminação, de telefonia e de coleta de esgoto), os equipamentos de consumo coletivo (escolas, parques, hospitais, praças), os serviços urbanos (coleta de lixo, policiamento, limpeza de vias). Esses e outros são, também elementos que permitem compreender a cidade além da planta que pode ser visualizada em um mapa¹⁷⁶.

A cidade é um território particular ou uma combinação de territórios que depende de realidades, mecanismos ou escalas bem diferentes. Trata-se de necessidades cotidianas de suas fontes de alimentação, renda, dominação ou serviços, sobre um jogo de atração e de direcionamento ao exterior. (RONCAYOLO, 1990)

Outro importante processo a ser observado em meio ao século XXI se refere ao fortalecimento dos processos de articulação de redes de cidades em todo o globo. Para SPOSITO (2008), o aumento na intensidade de tais redes é decorrência da necessidade crescente de transportes de pessoas e de mercadorias, bem como do aumento da demanda por fluxos de informações (como os mais diversos tipos de dados, dos banais aos mais sofisticados, que são as informações científicas e as próprias possibilidades de transformação das próprias redes).

Processos gerados em função de inúmeras características, entre as quais, o aumento da capacidade de desenvolvimento econômico de determinadas localidades, o processo de circulação de mercadorias, matérias-primas e mão de obra, exigem a comunicação cada vez mais entre diferentes regiões, nestes “corredores” consolidam-se “redes

¹⁷⁶ Variações podem ocorrer conforme as legislações vigentes em cada país.

urbanas”, onde os “processos humanos e naturais, reais e ficcionais, fazem parte de um conjunto de determinações cujo entrelaçamento é bastante complexo e constitui a base das relações entre cidade e o urbano” (SPOSITO, 2008: 13).

De um modo em geral, SPOSITO (2008: 121) destaca que o desenvolvimento das redes de cidades apresenta três tipos de consequência:

- 1) sobre a extensão e os limites do território em que ela se desenvolve e se dinamiza;
- 2) sobre a extensão das malhas, o que significa sobre a amplitude do território em que ela está implantada; e
- 3) sobre a posição relativa de certos pontos, considerados nós (ou as principais cidades), em relação aos demais pontos da rede, que podem ter importâncias diferenciadas no conjunto global.

Já ilustramos parte do processo de mundialização. A esse respeito, SPOSITO (2018), destaca que a mundialização do capital se faz, primordialmente baseada nas revoluções logísticas, uma vez que estas são decorrentes da incorporação das tecnologias aos transportes e da criação de necessidades associadas ao consumo de bens não elaborados no circuito produtivo, como o turismo, sobretudo o turismo de negócios.

Além disso, o mesmo autor destaca o fato de que as revoluções logísticas ocorreram de forma associada entre o Estado e empresas, onde cada um desses agentes respondeu ao longo do tempo, de maneira própria às decisões dos atores situados nos lugares privilegiados da pirâmide social.

Neste contexto, ANDERSON (1990: 1-14) destaca que atualmente estaríamos em meio a “quarta revolução logística”. Ao detalhar esse período, SPOSITO (2008) relata o fato de que as bases dessa quarta revolução se consolidam pela instauração de uma nova rede de

transportes aéreos, atrelada a consolidação das redes de transporte por caminhões, como meio terrestre direto e rápido, sobreposta à uma nova hierarquia urbana, tendo como resultado, a decadência das cidades de industrialização fordista e o desenvolvimento dos centros C (que teriam associados à atmosfera produtiva, as características de competência, criatividade, competitividade e cultura). Este novo ambiente também se sobrepõe à constituição de redes de informação (internet), cujo papel na interconexão de pessoas, universidades e empresas é fundamental para o aumento da velocidade na circulação da informação e democratização do acesso a esta.

As metrópoles concentram também, de maneira crescente, as atividades estratégicas, identificadas pelas funções (informações, pesquisa, pesquisa-indústria, comércio atacadista, comercial-industrial), pelos setores de atividade (imprensa-edição, pesquisa e ensino superior, indústria, comércio interindustrial) e pelas profissões (chefes de empresas, jornalistas, pesquisadores, engenheiros, arquitetos, médicos etc.) (ASCHER: 1995: 22)

Em relação às metrópoles, CASTELLS (2001: 236) destaca o fato de que as principais áreas metropolitanas dependem de um eixo troncal, constituído por uma rede de cidades conectadas em rede, cujas inovações agregadas, aumentam a visibilidade global de sua região de interferência. Este conglomerado, quando analisado em meio às dinâmicas econômicas da mundialização, conformam uma nova categoria em meio a relação centro periferia, que não necessariamente segue a lógica norte desenvolvido, sul subdesenvolvido. A nodulação de cidades agora exerce uma função de importância na distinção entre locais mais privilegiados e menos privilegiados.

Em relação à conformação das metrópoles, CASTELLS (1999) destaca o fato de tais ambientes, mesmo com sua configuração tentacular, serem marcados por sua história: “assim, os bairros tradicionais das classes trabalhadoras, cada vez mais povoados por trabalhadores do setor de serviços, constituem um espaço distinto, um espaço que, por ser o mais

vulnerável, se torna o campo de batalha entre os esforços de redesenvolvimento por parte das empresas e da classe média alta e as tentativas invasoras das contraculturas que tentam reapropriar o valor de uso da cidade”.

O mesmo autor ainda destaca a respeito do comportamento dos moradores dos centros urbanos em meio às revoluções das telecomunicações. Destaca entre outras características, o comportamento das cidades europeias, afirmando que a nova classe média de profissionais da Europa está dividida entre atração do conforto pacífico dos subúrbios desinteressantes e a movimentação de uma vida agitada e, frequentemente, muito cara em meio aos centros urbanos (CASTELLS, 1999).

Desta forma, novas expansões suburbanas são estimuladas, a cidade cada vez mais se alarga e cria ramificações. Neste sentido, GARREAU (1991) destaca em meio aos Estados Unidos o desenvolvimento da chamada *Edge City* (cidade às Margens), como o núcleo do novo processo de urbanização. Cidades como Boston, Nova York, Detroit, Atlanta, Phoenix, Texas, porção sul da Califórnia, área da Baía de São Francisco e Washington, D.C, se destacam como áreas de trabalho e centros de serviços, rodeadas por unidades familiares cada vez mais densas, compostas de residências para apenas uma família, conformando na visão de KUNSTLER: “a geografia do lugar nenhum”.

Inúmeros autores como DUNFORD e KAFKALAS (1992), ROBSON (1992) e TARR e DUPUY (1988) destacam o papel do centro de negócios, que como nos Estados Unidos, é o motor econômico da cidade em rede com a economia global. De um modo em geral, sua conformação é marcada por uma densa rede de infraestruturas: como telecomunicações, comunicações, serviços avançados e espaços para escritórios baseados em centros geradores de tecnologia e instituições educacionais.

Comportando-se desta maneira como um nó da rede intermetropolitana. Portanto, o centro de negócios não existe por si mesmo, mas pela sua conexão com outros locais equivalentes

organizados em uma rede que forma a unidade real de gerenciamento, inovação e trabalho. Verdadeiros corredores intercomunicando áreas metropolitanas e seus locais estratégicos de importação e exportação, ou até mesmo pontos de estratégia para os movimentos pendulares.

São ligadas, não por locomotivas e metrô, mas por auto-estradas, corredores de acesso e aviões e antenas parabólicas de 9 metros de diâmetro nos terraços dos prédios. Seu monumento característico não é um herói montado a cavalo, mas os átrios a céu aberto que abrigam árvores sempre folhadas em sedes corporativas, centros de condicionamento físico e shopping centers. Estas novas áreas urbanas não são marcadas pelas coberturas dos antigos ricos nem pelas casas de cômodos dos antigos pobres urbanos. Em vez disso, o que caracteriza sua estrutura é a famosa residência independente para uma única família, a casa suburbana cercada de gramado (...). (GARREAU, 1991)

Na análise de SPOSITO (2008: 125) tais novos conjuntos urbanos construídos nos “arredores das cidades com uma multiplicidade de funções que terminam, elas mesmas, tornando-se outras cidades; as *outer-cities* ou *exurbs*, cidades construídas longe das metrópoles, mas habitadas por pessoas que se deslocam diária ou semanalmente para nelas trabalhar, e, ainda, o trabalho à distância facilitado pelas redes de comunicações, também chamado teletrabalho”.

De um modo em geral, mesmo concentrando “longe” dos centros urbanos os locais de adensamento populacional, tais ambientes congestionam as antigas centralidades, e sobretudo, o acesso à tais localidades, em função dos deslocamentos diários, tendo ainda o atenuante de se tratar de “deslocalização de atividades para áreas novas ou para áreas revitalizadas da metrópole ou, ainda, para áreas periféricas é altamente seletiva” (SPOSITO, 2008: 125).

No Futuro as cidades estarão, por todas as partes e ao mesmo tempo, em nenhuma parte, e a sociabilidade não será mais fundamentada na proximidade entre as pessoas ou entre os

lugares, mas no movimento das pessoas e das informações. (...) A partir das metrópoles, pode-se questionar por que dar importância as funções centrais dos *downtowns* e aos processos de revitalização das áreas mais antigas das cidades. (SPOSITO, 2008: 121)

SASSEN (1996), destaca três fatos importantes para a delimitação dos locais de ocorrência das operações concretas da economia ocorridos nos últimos vinte anos, permitindo desta maneira a compreensão da cidade atual. O primeiro deles é a dispersão territorial das atividades econômicas, das quais a globalização é uma das formas que, por sua vez, contribuiu para o crescimento das funções e operações centralizadas. O outro é o gerenciamento e controle centralizado sobre um conjunto geograficamente disperso de operações econômicas que não ocorrem inevitavelmente como parte de um sistema mundial. Finalmente, a globalização econômica contribuiu para uma nova geografia de centralidade e de marginalidade.

Esses fatos consolidam a cidade, sobretudo a metrópole ou a cidade global, como o lugar de concentração e de efervescência da cultura. Enfim, a cidade grande concentra a diversidade e, ao mesmo tempo, possibilita o exercício da individualidade em suas dimensões de lembrança e do esquecimento, da presença e da ausência (aparentes). (SPOSITO, 2008: 41-42)

6.5. Modernidade e os Impactos à circulação

Para JACOBS (2011: 23), a cidade dos sonhos de Le Corbusier teve enorme impacto em nossas cidades. Inúmeros foram os eixos monumentais e os edifícios imponentes construídos em diversos lugares do globo. Seus ideais foram aclamados delirantemente por arquitetos e implementadas em inúmeros projetos, de conjuntos habitacionais de baixa renda a edifícios de escritórios. Para a autora, “ele procurou fazer do planejamento para automóveis um elemento essencial de seu projeto, e isso era uma ideia nova e empolgante nos anos 20 e início dos

anos 30. Ele traçou grandes artérias de mão única para trânsito expresso. Reduziu o número de ruas, porque os “cruzamentos são inimigos do tráfego” (JACOBS, 2011: 23).

Alguns dos mais evidentes aspectos visíveis da cidade contemporânea – fragmentação, heterogeneidade e dispersão – têm sido muitas vezes, atribuídos às numerosas e sucessivas ondas de progresso técnico ocorridas nos campos das comunicações e do transporte: seja do transporte dos corpos e da matéria, seja do tipo imaterial. (SECCHI, 2016b: 94)

Correlacionando o avanço técnico e tecnológico ao progresso econômico e dos meios de transportes e comunicações, SECCHI (2016b), cita a teoria dos ciclos de KONDRATIEFF, economista russo, cujos ideais defendiam que as crises econômicas aconteceriam de tempos em tempos e, por mais perfeito que seja um país, ele jamais passará intocado por algumas delas. Esse cenário poderia recair tanto em meio a economia capitalista, quanto em meio ao socialismo, cujos períodos de instabilidade econômicas eram inevitáveis.

Em sua linha ideológica, a economia mundial, estaria em seu quarto ciclo longo. O primeiro ciclo, originou-se em 1790, no início da Primeira Revolução Industrial, marcado pela criação da máquina a vapor e das indústrias têxteis, criando oportunidades de lucro. Em 1820, a alta produtividade aliada a concorrência prejudica a lucratividade, ocasionando sua queda. Destaca ainda, que os períodos recessivos são acompanhados pelo surgimento de novas invenções, neste caso, os meios de transporte movidos a vapor, que, quando aplicadas ao mercado em expansão, acabam impulsionando uma nova fase de crescimento.

Em 1848, tem início o segundo ciclo, as invenções do período anterior são aplicadas, transformando-as em inovações que impulsionam uma nova expansão. Esse processo culmina com a abertura de novas oportunidades de mercado e atrai investimentos. Em meados de 1873, esse cenário gerou uma nova fase decadente. A transição entre a

decadência do segundo ciclo e o estopim do terceiro ciclo, destaca o surgimento da eletricidade e o motor a combustão.

O terceiro ciclo pode ser marcado pela Segunda Revolução Industrial, a partir de 1896, liderada agora pela Alemanha e Estados Unidos, iniciando o período do Capitalismo Financeiro, cuja cisão é notada logo após o término da Segunda Grande Guerra. Os grandes inventos desses períodos, que marcam o início do quarto longo ciclo são representados pelo avião a jato, as telecomunicações e o uso massivo do petróleo.

O quarto ciclo acontece até os dias de hoje e está ligado à Terceira Revolução Industrial, iniciada em 1948, estendendo-se até 1973, momento em que o quarto ciclo inicia sua transição, que perdura até os dias de hoje. Entre as intervenções tecnológicas, destacam-se a robótica, biotecnologia, informática e nanotecnologia. Entretanto, a fase recessiva, ou fase B, possui uma maior duração, em comparação aos demais ciclos. Isso acontece porque a partir dos anos pós-Segunda Guerra Mundial, as nações – capitalistas – passaram a adotar processos intervencionistas, como as intervenções de seus Bancos Centrais, que amenizam os efeitos das crises econômicas enfrentadas pelos países e economia mundial como um todo, adotando medidas para impedir que a crise prejudique os novos períodos de ascensão econômica.

O que acontece atualmente é um descolamento entre a economia real (produção) e a virtual (mercado de ações). Dito de modo sumário: automóvel, rádio e televisão, computadores e cartões de crédito, internet e telefones celulares, construindo uma vizinhança artificial e a simultaneidade de pessoas, de coisas e de acontecimentos, teriam destruído os vínculos e a própria ideia de proximidade que formava a base da construção urbana, e que portanto, estariam na origem da passagem da cidade moderna à contemporânea. (SECCHI, 2016a: 95)

Todas essas movimentações técnicas, tecnológicas e econômicas incentivaram a cada novo ciclo novas ondas de deslocamentos, que na

análise de SECCHI (2016a: 40) tornam-se “inevitavelmente associados à concentração urbana”, por meio de “intensos fluxos migratórios que, a partir do século dezenove, obviamente a alimentaram”. Em acréscimo ao cenário formado pelos movimentos migratórios/imigratórios, a transferência da população da zona rural para a cidade, em meio a transição da hegemonia da economia agrícola para a industrial, deu origem a novas exigências e a novas demandas radicais, ao mesmo tempo que determinou importantes mudanças nas relações entre cidades e as diversas regiões do planeta, modificando a organização hierárquica e os ritmos de crescimento.

Esta dispersão, não pode ser entendida apenas como uma nova forma de habitar, é também uma nova forma de produção do espaço como bem analisa LEFÈBVRE (1947). Para SECCHI (2016a: 51), as repetidas descrições da cidade difusa e de suas microscópicas variações têm obrigado a conscientização de uma transformação definitiva e geral da sociedade ocidental; uma transformação que ocorre há tempo, mas, somente nas últimas décadas do século, produz suas próprias consequências sobre o modo de pensar a cidade e suas políticas.

O *suburb* e a dispersão sempre foram muito criticados: considerados economicamente ineficazes pelos percursos mais longos e pela imposição do uso de automóveis, socialmente condenáveis pelas políticas de exclusão/inclusão implícitas; prejudiciais à conservação da paisagem devido à grande quantidade de solo que é por eles invadida, e esteticamente feios principalmente pela arquitetura da cidade que os determinam (SECCHI, 2016b: 55-56). Neste sentido, o subúrbio certamente foi facilitado pelo desenvolvimento dos transportes, conforme demonstrado por JACKSON (1985), e pelo progresso técnico e, ao menos até os anos 1930, foi apoiado pelas políticas de crédito e fiscais (que podem novamente ser percebidas em muitas regiões, em uma breve revisão dos estudos de SECCHI, e que também podem sofrer um novo impulso pós efeitos da COVID-19).

Porém durante sua longa história, o subúrbio americano mudou tanto em suas características fundamentais como na sua extensão; de maneira análoga, mudaram os principais atores envolvidos, seja do lado da demanda, seja daquele da produção e suas motivações e aquilo que determinou situações bem diferentes entre si que não reconduzem a um único modelo (HAYDEM, 2003). Neste sentido, os subúrbios pouco a pouco passam de fenômeno de elite e exclusivo, motivado pela busca de uma relação mais próxima com a natureza, a utopia burguesa (FISHMAN, 1987), a um fenômeno de massa eminentemente guiado pelas idiosincrasias e pelo sistema de valores típicos das classes médias, com retóricas comunitárias, em meio a contextos que dia a dia expandem seus limites urbanos. Para BORDIEU (1979) o subúrbio é principalmente uma instituição dominada pela ideia de diferenciação, riqueza, raça e etnia.

CASTELLS (1999) destaca o mundo suburbano das cidades europeias, como um espaço social diversificado e segmentado em diferentes periferias nas vizinhanças da metrópole. Neste contexto, existem os subúrbios tradicionais das classes trabalhadoras, frequentemente organizados perto de grandes conjuntos habitacionais. Já as novas cidades, francesas, britânicas ou suecas são habitadas por pessoas jovens e de classe média, cuja idade dificultou a entrada no mercado de moradias da metrópole. Além disso, coexistem também os guetos periféricos de conjuntos habitacionais mais antigos, como La Courneuve em Paris, onde populações formadas por novos imigrantes e famílias trabalhadoras pobres sentem sua “exclusão do “direito à cidade”.

O mesmo autor destaca o fato de que os subúrbios também representam o centro da produção industrial das cidades europeias, tanto da indústria nacional, quanto das novas indústrias de alta tecnologia, que se localizam nas periferias mais novas e mais cobiçadas em razão do meio ambiente das áreas metropolitanas, suficientemente próximos dos centros de comunicação, porém afastados dos antigos bairros industriais.

Tendo em vista a desigualdade social citadas tanto em meio aos *suburbs* quanto em meio aos *sprwals* (BREUGMANN, 2005), demonstram atenção em meio ao século XX os processos de revitalização. Neste contexto, GLASS (1964) destaca os impactos da *gentrification*, como um fenômeno mundial, caracterizado principalmente, o retorno de jovens casais instruídos e com renda médio-alta ao centro da cidade., também é um fenômeno que investe diversas cidades europeias (VIGANÒ, 2005), podendo também ser identificados em meio aos inúmeros projetos de revitalização urbana, como as famosas ações de Haussmann.

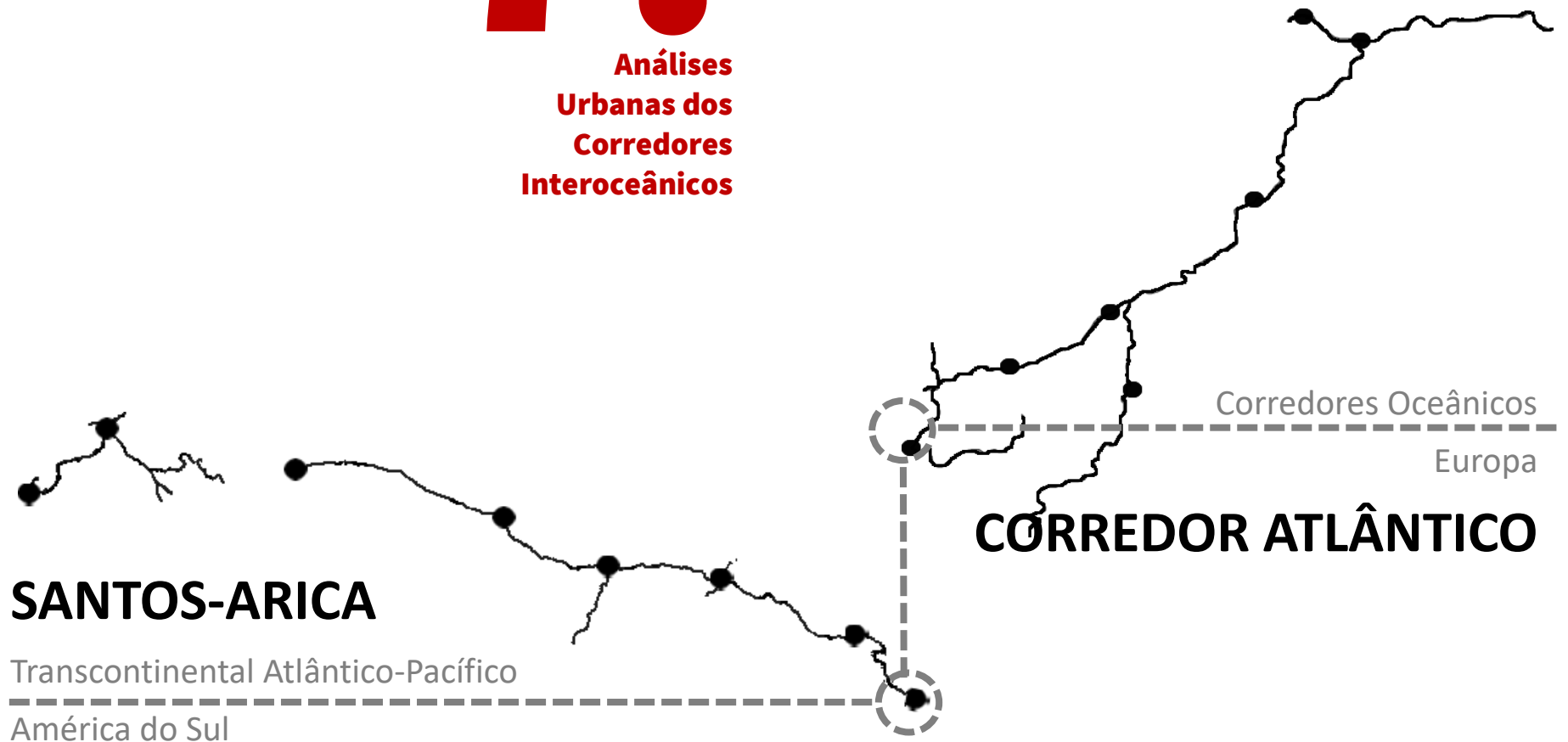
SECCHI (2016) destaca que a partir dos anos 1970, essa impossibilidade, ou melhor, a dificuldade de regeneração dos ambientes urbanos, assume as formas da obsolescência e desativação de uma importante parte do capital fixo social urbano, construído, sobretudo entre o final do século XVIII e primeira metade do século XX, ou seja, a da desativação de uma importante série de grandes fábricas, situadas nas maiores áreas urbanas e da recente desativação de edifícios antigos, que haviam abrigado alguns equipamentos importantes da cidade moderna, que agora, procuram espaços mais amplos para melhor organizar o próprio ciclo produtivo e para oferecer maiores facilidades de estacionamento aos carros dos próprios empregados.

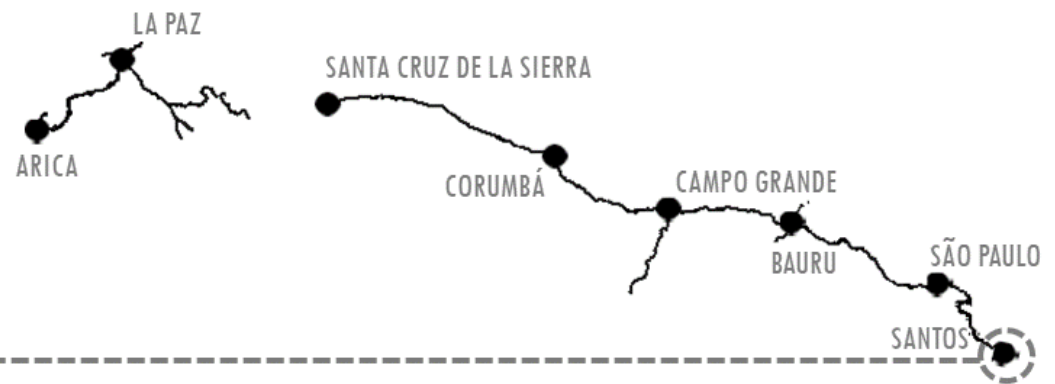
Destes processos, as consequências sobre a mobilidade foram enormes. Com a alteração das estruturas urbanas, foram modificados entre outras características, o modo de funcionar, as relações com a constituição física do espaço urbano e com sua estética. Os movimentos sistemáticos casa-trabalho, que, como um pêndulo, marcavam o tempo da cidade industrial moderna, foram progressivamente substituídos por uma dispersão caótica de movimentos entre origem e destinos dispersos, feitos por sujeitos diferentes entre si, com metas e em horários igualmente variados (SECCHI, 2016b: 109-110). Na medida em que a maioria dos movimentos é feita em automóveis ou trens, surge aí a ideia de que estes meios de transporte estão na origem das mudanças das características das cidades e do território,

7.



Análises Urbanas dos Corredores Interoceânicos

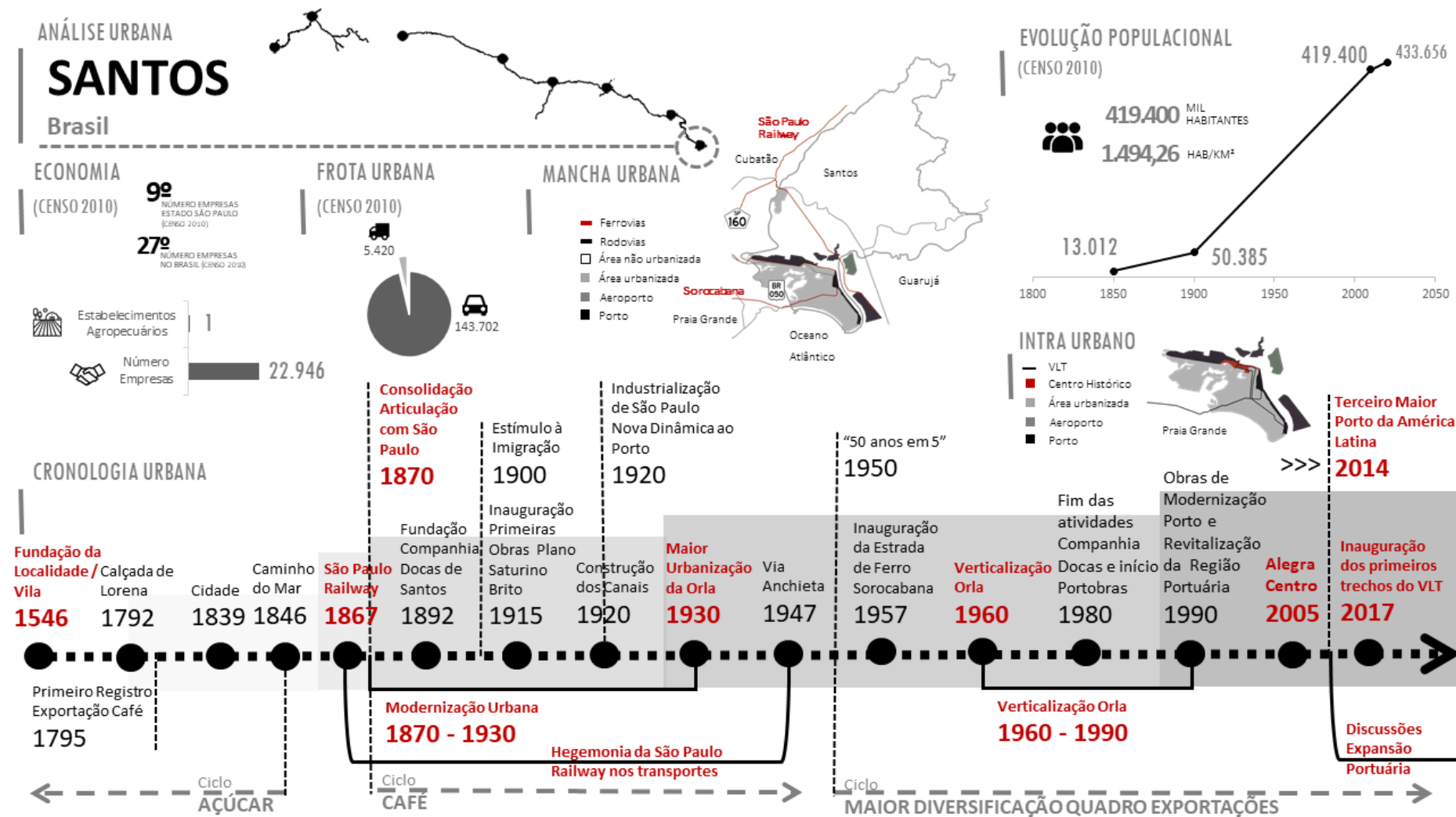




SANTOS-ARICA

Transcontinental Atlântico-Pacífico
América do Sul

Figura 7-1 – Santos

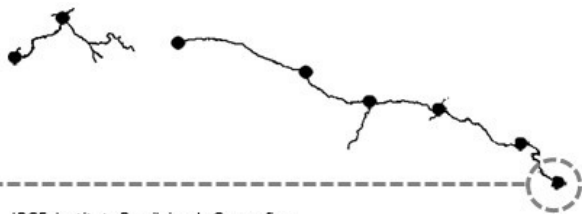


Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-2 –Galeria Santos

SANTOS

Brasil



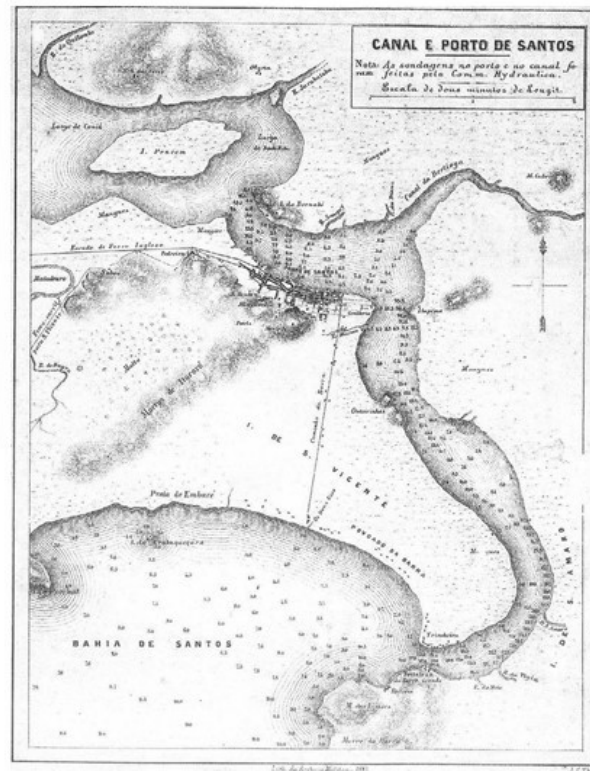
GALERIA

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



Canal e Porto de Santos em 1881. Leituras Cartográficas Históricas e Contemporâneas, ed. conjunta Brasil Connects Cultura & Ecologia, Museu de Arte Contemporânea da Universidade de São Paulo e Exército Brasileiro, São Paulo/SP, março/2003 (acervo do historiador Waldir Rueda)



IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



início das obras do canal 1. Fonte: Imagem enviada a Novo Milênio por Ary O. Cêllio, de Santos/SP.



IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Fonte: Conforme descrição.

7.1.1 Santos

A cidade e o binômio: Santos-São Paulo.

PETRONE (1965), afirma ao realizar seu estudo sobre a cidade de Santos, que a relação de ligação entre as cidades de Santos e São Paulo (distantes pelo paredão natural da Serra do Mar) foi fundamental para o processo de modernização da cidade de Santos, conformando desta maneira, o binômio Santos-São Paulo. Relação confirmada por PRADO Jr. (1989: 31) ao destacar que “desde logo, há entre esses dois núcleos, São Paulo e Santos, uma ação recíproca permanente, onde a importância de um se projeta fatalmente sobre o outro.” Desta forma, PETRONE (1965) destaca o fato de que a realidade urbana dessas duas localidades ser compreendida apenas por meio da análise de suas inter-relações.

As obras de expansão do porto; as políticas sanitárias de intervenção urbana; a construção da ferrovia que dinamizou a comercialização do café e incrementou as relações com o planalto e a instauração de uma rede de serviços públicos se constituíram em elementos fundamentais nas análises das modificações socioespaciais no último quarto do século XIX. (HOMEM DE MELLO, 2008)

Antes do ciclo cafeeiro encontrar seu auge no Estado de São Paulo, a economia cafeeira exercia papel de importância no cenário econômico do Estado, conformando inclusive o já citado desenvolvimento econômico da região do “quadrilátero do açúcar”. Nas palavras de PETRONE (1965: 97-98) “o desenvolvimento econômico da parte central da capitania, na base da implantação de uma lavoura cafeeira comercial, repercutiu, como não poderia deixar de ser, tanto na vida do porto de Santos quanto, e paralelamente, na circulação pelo antigo caminho do mar. Esse passou a ser caracterizado pela circulação do açúcar” e posteriormente do café, consolidando o ingresso da região geoeconômica paulista no cenário econômico mundial.

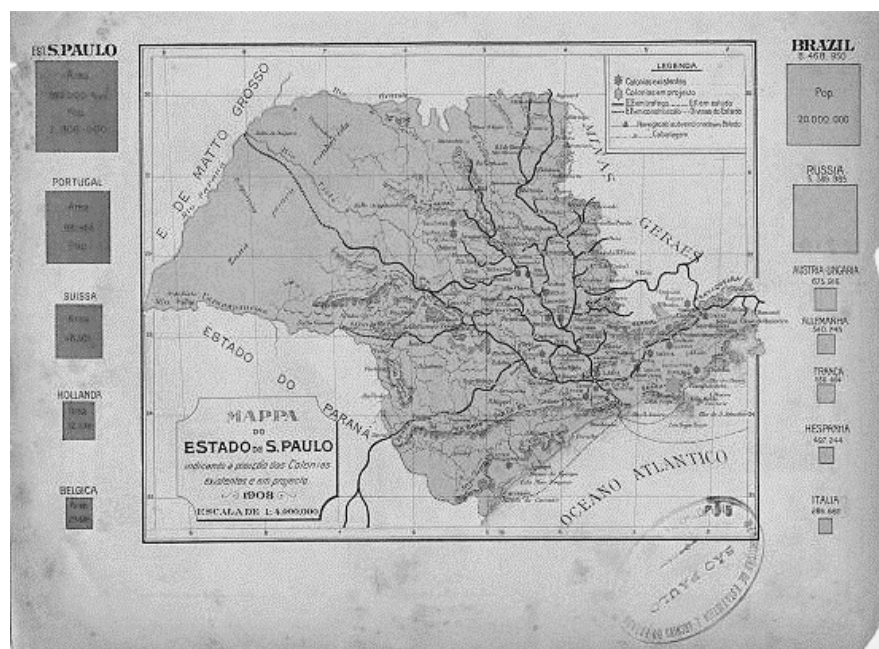
Ainda no século XVI, o aumento das relações com a cidade de São Paulo, impulsionam um leve deslocamento da cidade para a porção mais a oeste, mais próximos ao atual município de Cubatão, facilitando assim, as intermediações com o Planalto. O bairro do Valongo torna-se o ambiente mais movimentado da então cidade de Santos.

A Santos de fins do século XVIII pouco se desenvolveu desde a sua fundação como Vila, não ultrapassando os limites da atual área central, vivendo apagadamente os séculos coloniais. No início do século XIX, Santos ainda era vista como uma pacata cidade colonial. De acordo com PETRONE (1965), sua função urbana seria desenvolvida apenas com o desenvolvimento de suas funções portuárias. Características alcançadas apenas com o despontar da economia cafeeira, na segunda metade do século XIX. A partir do momento em que a marcha do café avança em direção ao Estado de São Paulo (zonas Central, Mogiana e Paulista), a comercialização do grão para exportação deixa de ser feita nos portos do Rio de Janeiro, abrindo espaço para a expansão do porto de Santos.

Em 1867, seriam inaugurados os trilhos da São Paulo Railway na cidade de Santos. Em seu trajeto, os trilhos cortariam a cidade de São Paulo por meio da transposição da Serra do Mar, desta forma, o transporte de mercadorias entre o Planalto e o litoral era feito pelos trilhos e não mais pelo lombo de burros pelo antigo Caminho do Mar. Nas palavras de PETRONE (1965), Santos seria a porta de entrada entre o mar e o sertão. A cidade de Santos demonstraria um veriginoso crescimento econômico, social e urbano, um processo semelhante ao apresentado pela cidade de São Paulo (SAES, 1981).

A inauguração da era ferroviária representou o primeiro passo para transformar Santos numa das mais importantes cidades do país. Esse foi o primeiro passo para a remodelação urbana que se estabeleceria no Centro Velho: ao redor da estação apareceram novos lugares de convivência. (HOMEM DE MELLO, 2008)

Figura 7-3 – Mapa do Estado de São Paulo indicando a posição das colônias existentes e em projeto em 1908.



Fonte: Imagem publicada na revista O Imigrante nº 1, de janeiro de 1908 - capa final.

Disponível em: <https://www.novomilenio.inf.br/santos/mapa231.htm>.

A crescente elite santista deixa de ocupar as áreas da região central e se desloca para a região do atual bairro Paquetá. As preocupações com a higiene e a saúde da população tomam a atenção da população santista, que passa a exigir melhorias urbanas. “A cidade construída sobre terrenos de antigos mangues e rodeada por áreas pantanosas, de clima quente e úmido e de verões prolongados, criou condições favoráveis ao desenvolvimento da malária, da varíola, da febre amarela” (RIBEIRO, 1993). A ideia de progresso, modernização e de aplicação de novos

valores se faziam necessários em meio a cena urbana santista, um movimento reverberado das principais cidades do Brasil de então, que se inspiravam nos ideais da *belle époque* europeia.

O processo de saneamento e higienização da cidade seria encampado pelo governo do Estado, em decorrência do papel desempenhado como porto de importância à economia estadual e nacional, no início da década de 1890, ocorre a nomeação da Comissão Sanitária e a de Saneamento. A primeira, responsável pelas vistorias de habitações, promoção das desinfecções, fiscalização e limpeza de quintais e terrenos baldios. Já a Comissão de Saneamento seria responsável pelas obras de canalização da água e construção da rede de esgotos, em parceria com a Companhia Docas, responsável pela gestão do Porto de Santos, que na época também coordenava a expansão das instalações portuárias.

A expansão do porto; as políticas sanitárias de intervenção urbana; a construção da ferrovia que dinamizou a comercialização do café e incrementou as relações com o planalto e a instauração de uma rede de serviços públicos consolidaram, em larga medida, a presença do grande capital nacional e estrangeiro – que financiou as obras e melhoramentos urbanos. (HOMEM DE MELLO, 2008)

Sob a coordenação do engenheiro sanitário Francisco Saturino Rodrigues de Brito, tem desenvolvimento o plano de saneamento da cidade de Santos, que incluía a construção de nove canais, soluções inovadoras em busca de melhores condições para a drenagem e direcionamento aos esgotos: “o passado colonial da cidade desaparece em nome de um futuro marcado pela higiene e progresso” (ANDRADE, 1991: 63).

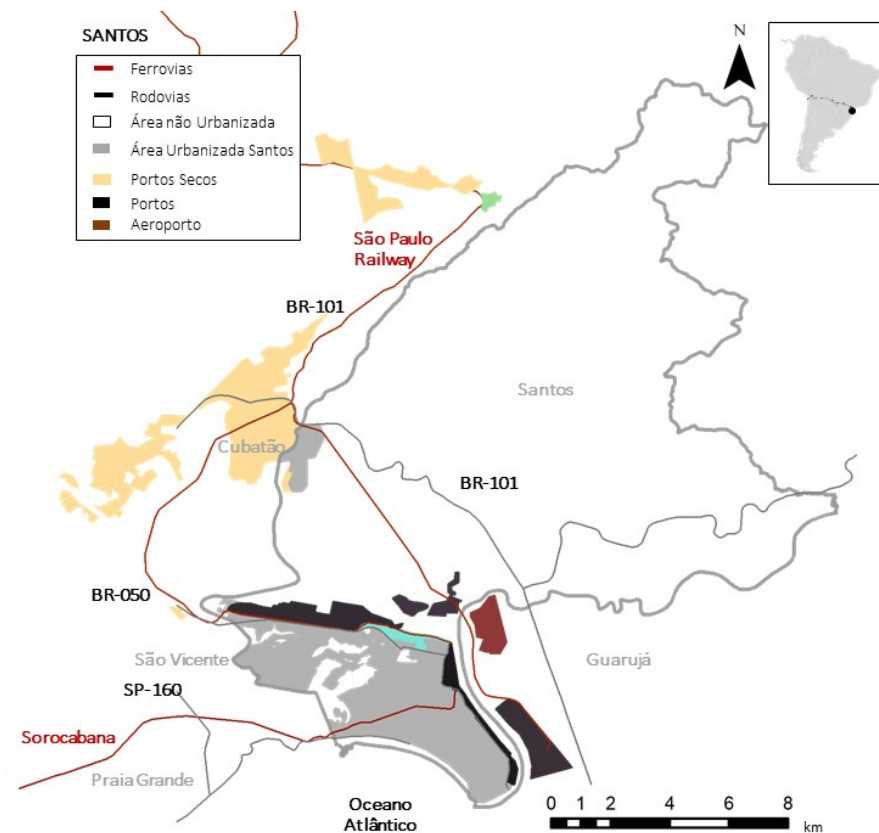
Novas avenidas rodeiam os canais e com ela o avanço da urbanização da cidade, que aproxima cada vez mais a elite ao mar. A paisagem das chácaras de veraneio, características da primeira década do século XX, dão seu espaço para novos bairros. Os espaços públicos são revitalizados, requalificados para as atividades de convívio e bem-estar.

Na década de 1930, a cidade começa a identificar uma maior tendência à verticalização, contexto que nos anos de 1950 já delinea uma série de edifícios na orla marítima.

O porto de Santos atua hoje próximo a seu limite logístico, lidando rotineiramente com problemas de acesso de cargas por trilhos e caminhões em decorrência de seu posicionamento em relação às dinâmicas da cidade de Santos. Recentemente, discussões vêm sendo levantadas no intuito de expansão e modernização do porto, além de projetos de revitalização da região Central e Valongo. Boa parte das críticas são decorrentes aos riscos ao Patrimônio Histórico e Cultural da cidade de Santos e país como um todo. Em relação às propostas de revitalização da região central da cidade, o projeto Alegria Centro¹⁷⁷ conseguiu por um longo período recursos e forças para ações de restauro e conservação de edifícios históricos da região central, entretanto, nos últimos anos vem encontrando dificuldades em meio à forte especulação imobiliária e adesão dos proprietários nas ações de conservação e restauração.

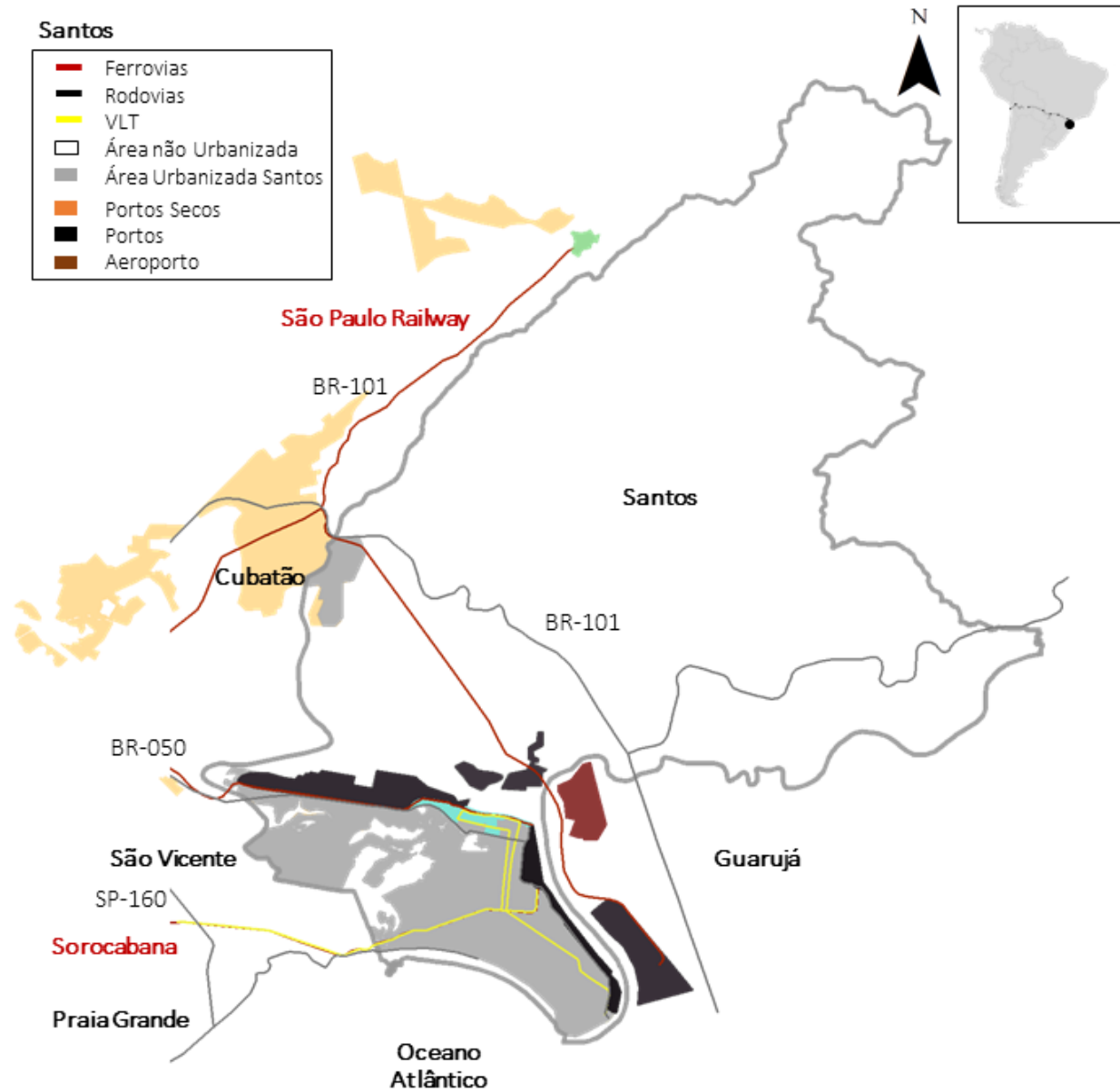
As ações de expansão da logística portuária, buscam também a consolidação de nós logísticos, bem como a consolidação de portos secos, nas cidades de Cubatão (vizinha à cidade de Santos), e distrito de Paranapiacaba, pertencente ao município de Santo André. Neste ponto, as ações em meio a cidade de Paranapiacaba são alvos de críticas em decorrência da importância histórica da localidade (tombada pelo IPHAN), originada em decorrência da Vila de Operários edificada pela São Paulo Railway Company em 1862, ponto estratégico entre o planalto e o litoral, cujo percurso de transposição da serra era vencido graças e implementação do sistema funicular, em acréscimo a uma série de pontes e viadutos ao longo de toda a extensão da serra.

Figura 7-4 –Caracterização Urbana de Santos



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

¹⁷⁷ <https://www.santos.sp.gov.br/?q=projeto/alegra-centro>

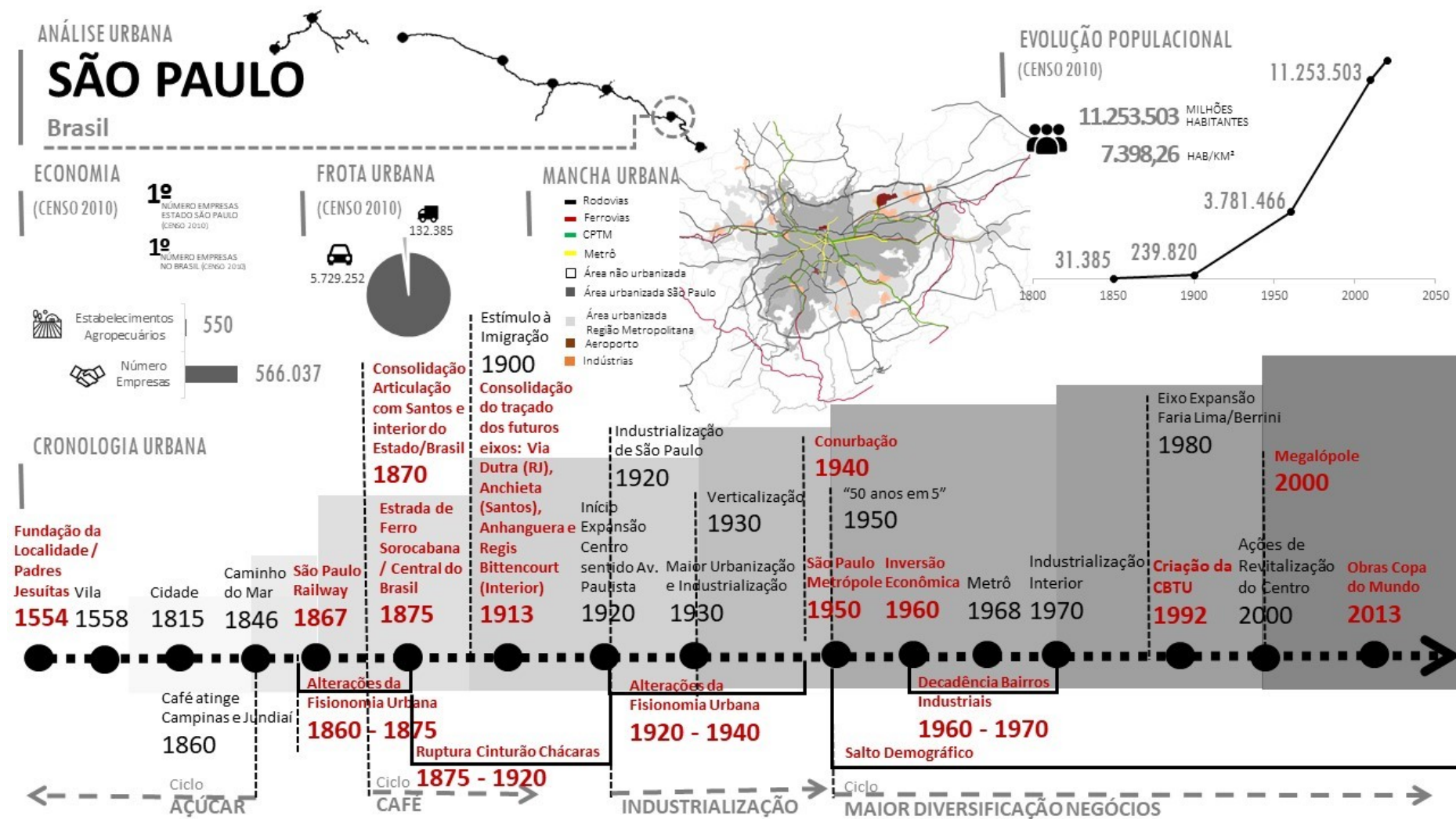


Indicação da sobreposição do VLT de Santos ao traçado de parte das antigas linhas férreas que cortavam a mancha urbana de Santos.

Figura 7-5 – Transporte Leve sobre Trilhos - Santos

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-6 – São Paulo



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-7 –Galeria São Paulo

SÃO PAULO

Brasil

GALERIA

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



Fonte: Conforme descrição

7.1.2 São Paulo

Os arredores paulistanos e a estruturação econômica da cidade.

Quem olha para os atuais números e contexto urbano da cidade de São Paulo não imagina que ainda em meio ao século XIX a cidade era marcada por feições extremamente modestas, sobretudo quando comparada com as grandes cidades da época. Ao longo de vários anos, sua conformação apresenta como grande característica sua relativa inexpressividade econômica e conformação socioespacial, alteradas apenas com o ciclo do café e despontar industrial da cidade.

São Paulo não é uma grande cidade, mas um amontoado de pequenas cidades construídas uma ao lado da outra e uma dentro da outra, uma cidade que está em vias de se transformar em uma cidade grande, e a única coisa grandiosa nela é seu futuro. (HESSE-WARTEGG: 149, opus cit. PETRONE: 119)

Historicamente a cidade de São Paulo consolida sua posição de centralidade e irradiação, sendo importante entreposto entre o interior do país e o porto de Santos¹⁷⁸. Neste primeiro momento econômico, ainda tendo em vista a esparsa ocupação do então território da cidade, os principais destinos da produção dos arredores paulistanos podem ser enquadrados em quatro categorias: voltados para a exportação; destinado ao autoconsumo; ao abastecimento da cidade de São Paulo; e à manutenção e abastecimento das tropas e animais em gêneros alimentícios, uma vez que a cidade era caracterizada como um

¹⁷⁸ Para maiores informações a respeito deste papel de centralidade apresentado pela cidade, vide: Taís Schiavon, « A conformação dos caminhos do Estado de São Paulo: breves correlações com seu desenvolvimento urbano e econômico », *Confins* [Online], 44 | 2020, posto online no dia 12 março 2020, consultado o 26 abril 2020. URL: <http://journals.openedition.org/confins/25959>; DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.25959>

importante ambiente de irradiação de caminhos, responsáveis pela embrionária estruturação da futura trama viária paulista, contexto este circundado por inúmeras chácaras responsáveis por boa parte do abastecimento local.

O distrito de São Paulo é tido como um dos menos férteis da província, produz, entretanto com maior ou menor abundância arroz, feijão, milho, e farinha de mandioca. Produz também chá, pouco café, pequena quantidade de algodão e fumo, muitos legumes e frutas, fabrica-se aguardente de cana-de-açúcar (cachaça), criam-se gado vacum, porcos, muares, carneiros e sobretudo cavalos. As bananeiras e a cana-de-açúcar não se desenvolvem bem, devido à elevação do solo e a pouca intensidade do calor médio. (SAINT-HILAIRE, s/d: 202, apud LANGENBUCH, 1971: 16)

Neste sentido, ZALUAR (s/d: 123, apud LUNGENBUCH, 1971: 11) relata ter “grande importância, na faixa em questão, vários estabelecimentos relacionados à circulação levada a efeito pelos toscos caminhos que convergiam para a capital, tais como pousos de tropa e vendas (...)”, que “funcionavam como elementos estruturadores da exígua trama viária paulistana” (INFORMATIVO DO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL). Entre tais caminhos se destacaria o trecho em direção à Sorocaba¹⁷⁹, localidade de importante comércio de muares, provenientes das regiões sul e central do país¹⁸⁰. LANGENBUCH (1971: 9) relata que neste momento, “a cidade de São Paulo era circundada por um cinturão de chácaras, que além de seus fins agrícolas encerravam importante função residencial”¹⁸¹, abrigoando muitos dos ilustres paulistanos da época.

¹⁷⁹ Contexto que pode ser visualizado no mapa das principais estradas do Estado de São Paulo até o século XVIII.

¹⁸⁰ Tempos depois, a região se destacaria também pelo cultivo do algodão e pela instalação da Companhia Sorocabana de Estradas de Ferro.

¹⁸¹ Tal “Cinturão de Chácaras” com o passar dos anos, perderia campo para o processo de urbanização

Conformação esta, que nas palavras de ZALUAR (s/d: 123) “formava um cinturão de características funcionalmente suburbanas em torno de São Paulo”.

Neste sentido, São Paulo deixa o século XVIII ensaiando os primeiros passos para o estabelecimento da vida urbana, em reflexo ao florescimento da economia açucareira, e o desenvolvimento de um crescente comércio que pouco a pouco adquire importância regional, onde a conformação urbana em tímida expansão já demonstrava o desmembramento de algumas chácaras, em favor da expansão urbana.

Pouco a pouco as modestas fisionomias eram alteradas. Em suas viagens, SAINT-HILAIRE (s/d: 128, apud LANGENBUCH, 1971: 13) relata que cada vez mais eram atraídos para a localidade “funcionários de todas as ordens, operários de diversas categorias, (...) mercadores, proprietários de casas urbanas, proprietários de bens rurais que, ao contrário dos de Minas Gerais não moram em suas fazendas. (SAINT-HILAIRE, s/d: 128 apud LANGENBUCH, 1971: 13).

A partir de 1855, as feições urbanas de São Paulo já demonstram os indícios das promessas e transformações que se anunciavam, sobretudo após 1856 com a construção da *São Paulo Railway Company*, retirando definitivamente a cidade de seu estágio de letargia. Entre as melhorias, podem ser citados o aperfeiçoamento do sistema viário (INFORMATIVO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL).

Entre os anos de 1870-1872 São Paulo se consolida como a “metrópole do café” (SILVA BRUNO, s/d: 899) e a fervorosa “capital dos fazendeiros” (MONBEIG). Tendo como referência o fato de que o cultivo do café atinge as regiões de Campinas e Jundiaí proveniente do Vale do Paraíba em 1860, seu cultivo se condiciona como ciclo econômico no Estado de São Paulo em 1870, sendo sua expansão paralela ao avanço da “marcha para o oeste.” Deste processo “as relações humanas encontram-se modificadas. O fazendeiro não tem outra ambição senão a de cultivar seu cafezal e de desfazer-se das terras impróprias ao seu trato” (MONBEIG, 1998: 240).

Os projetos urbanos seguem cada vez mais as normas urbanísticas internacionais buscando o aumento da eficiência da cidade, possibilitando a expansão do comércio, conforto e higiene a seus habitantes. Dentre esses melhoramentos se destacava a execução do primeiro anel perimetral da cidade, transformações possíveis graças ao gradativo enriquecimento dos paulistas em decorrência do avanço do cultivo do café, por meio do avanço de sua marcha proveniente do Estado do Rio de Janeiro. Prova disso é a criação da Cia. Cantareira de Esgotos em 1877, visando à extração dos recursos naturais de Caieiras para a prestação de serviços de higienização na capital. Num período que a cidade de São Paulo iniciava sua expansão, esta companhia seria a responsável pela produção de manilhas, ladrilhos, guias, sarjetas, tijolos e telhas, transportados em lombo de burro até a estação de Perus. (DONATO, 1990)

Tudo gira em torno do ouro verde, dele tudo emana e a ele tudo se destina: homens, animais, máquinas (MILLIET, 1938, apud SILVA, 1949: 55). Com a consolidação do eixo da São Paulo Railway, a cidade de São Paulo afirma seu papel de entreposto comercial.

Ao acelerado e intenso crescimento da cidade corresponderam uma série de transformações nos “arredores”. Estas, como se verá, são por um lado ligadas à modificação do sistema de transporte, mas por outro lado se acham intimamente associadas à evolução da cidade, processo ao qual em geral se subordinam. Durante todo o fim do século XIX, e pelo menos a primeira década do atual, as transformações que ocorrem nos arredores paulistanos ainda não encerram fenômenos de expansão metropolitana; contudo elas estabelecem importantes e decisivas diretrizes (eixos e polos) que condicionarão este processo, quer em seus primórdios, quer em seu desenvolvimento posterior. (LANGENBUCH, 1971: 78)

Trata-se de um processo de “extensão urbana por aglutinação”, que afetou o “cinturão de chácaras”. A década de 1870 pode ser vista tanto

como a baliza inicial de um novo período de desenvolvimento urbano, quanto um marco inicial das grandes modificações que conhecem os arredores paulistano, uma vez que é neste período que se concretiza a estrutura básica ferroviária extrarregional do Planalto Paulistano. Processo concretizado em 1875 com os trechos iniciais da Sorocabana e do ramal proveniente do Rio de Janeiro. Com a Proclamação da República e o advento do século XX, a evolução dos arredores paulistanos passa a se revestir de características diferentes.

A partir de 1881, a expansão urbana se verifica em outras direções. Durante a década de 1890 a 1900 a cidade de São Paulo conheceu seu maior impulso evolutivo. O município que contava com 64.934 habitantes em 1890, quase quadruplicou a sua população, contendo 239.820 habitantes em 1900¹⁸².

A área central, chamada Triângulo (agora quase totalmente dominada pela atividade do comércio e serviços), adensava-se, sendo cada vez mais tomada por uma nova tipologia arquitetônica: construções de três pavimentos que se alastravam pelo Centro, marcadas principalmente por sedes de instituições bancárias, prédios com lojas no térreo e apartamentos residenciais ou salas de escritórios nos andares superiores. Concomitantemente, iam os loteamentos particulares tomando o lugar das antigas chácaras. Com suas ruas ortogonalmente dispostas, esses empreendimentos imobiliários, desde então, passaram a ser a forma característica de criação do espaço urbano paulistano.

Em alguns casos, a estação ferroviária deve ter funcionado como importante fator locacional, consagrando já uma tendência que iria se acentuar mais tarde, a afetar, sobretudo áreas mais afastadas. Veja-se o caso da Água Branca e o da Lapa, bairros paulistanos nitidamente centralizados em torno da estação ferroviária. (LANGENBUCH, 1971: 84)

¹⁸² Neste momento é válido o retorno a algumas informações já descritas. Desde o final dos anos 1850 se vinha desenvolvendo em São Paulo uma forte tendência especulativa, em razão da iminente construção da primeira ferrovia paulista (Santos-Jundiá). Mais tarde,

As primeiras décadas do século XX consolidaram a tendência de compartimentação da cidade, um contexto ainda marcado pela baixa densidade de ocupação urbana dos espaços arruados. Simultaneamente à industrialização, a cidade conhecia uma aceleração ímpar. Muitas indústrias procuravam instalar os seus estabelecimentos na cidade propriamente dita. Pouco a pouco, o trinômio: cidade x ferrovia x indústria, faz com que a composição urbana da cidade comece a ser alterada. Bairros como o Brás, Bexiga, Barra Funda, Lapa e Mooca, protagonizam este cenário, com a abertura de diversas indústrias, um processo atrelado ao desenvolvimento de vilas operárias e maior compactação urbana.

Em meados do século XX um novo conjunto de fatores políticos, econômicos e sociais inicia uma espécie de transição destes antigos padrões. A imposição da lógica automobilística, com a disseminação de avenidas, automóveis e caminhões impulsiona o desenvolvimento industrial ao longo das marginais Pinheiros e Tietê. Neste momento, os eixos ferroviários ainda exercem influência de forma a acompanhar a expansão industrial em direção aos municípios que conformariam a atual Região Metropolitana de São Paulo. Com o processo de industrialização e expansão da mancha urbana, pouco a pouco as companhias passariam a transportar também passageiros entre as estações próximas aos principais bairros industriais. Vale lembrar que mesmo com o aumento do transporte de passageiros (sobretudo em fins da década de 1990, a utilização dos trilhos para o transporte de mercadorias ainda é atuante, gerando conflitos entre tais fluxos e seu

tornaram-se comuns os loteamentos particulares. Em virtude de todo esse processo especulativo, foi-se configurando em São Paulo uma nova estrutura urbana.

trânsito em meio à caótica lógica de transportes da cidade de São Paulo)¹⁸³.

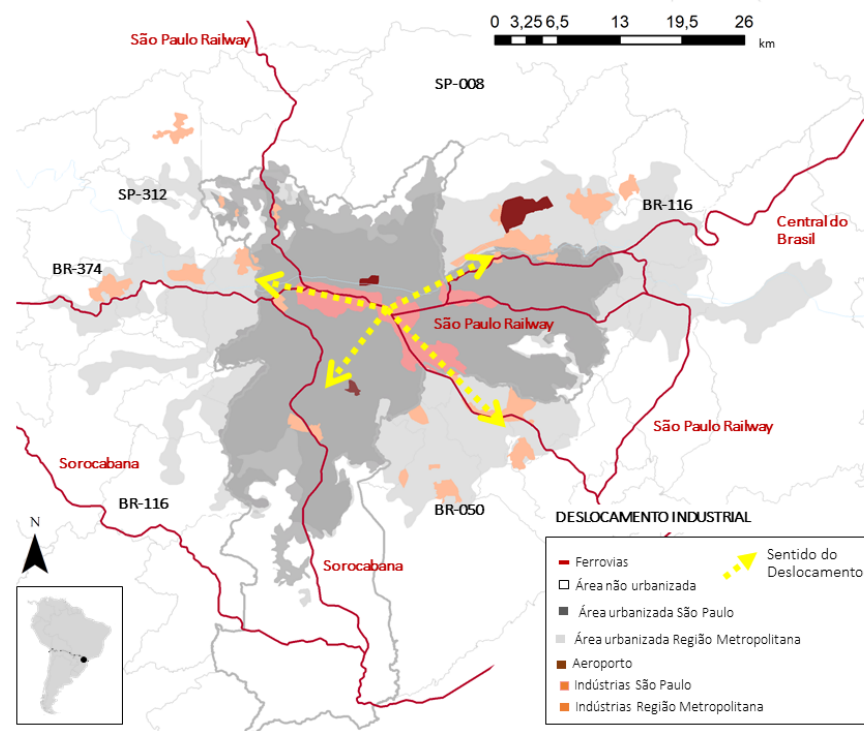
Neste período, as ferrovias influenciam a expansão urbana nas áreas periféricas da cidade, entretanto, a articulação de avenidas e a lógica automobilística passam também a influenciar a expansão urbana, sobretudo em meio às regiões não servidas por ferrovias. A cidade se espalha e verticaliza, uma conformação que pouco a pouco revelaria transtornos às suas dinâmicas urbanas.

Em meados do século XX, o setor terciário ganha destaque na capital, impulsionando o citado deslocamento industrial para as cidades próximas. A paisagem do território urbano, anteriormente marcada pelas unidades fabris dotadas de chaminés e imensos galpões de tijolos e ferro fundido, sede seu espaço para um novo processo de reconfiguração, pautado agora pela verticalização desenfreada, e disseminação de complexos comerciais compostos por torres empresariais e lojas de hipermercados, apagando progressivamente os remanescentes da atividade e paisagem fabril.

Uma nova lógica urbana e econômica é imposta à cidade de São Paulo. O setor terciário se impõe economicamente e pauta parte das novas determinações urbanas. O automobilismo se afirma como modal hegemônico. As estratégias de transporte público não acompanham esse processo de expansão urbana e populacional.

Figura 7-8 –Deslocamento do vetor industrial de São Paulo

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa



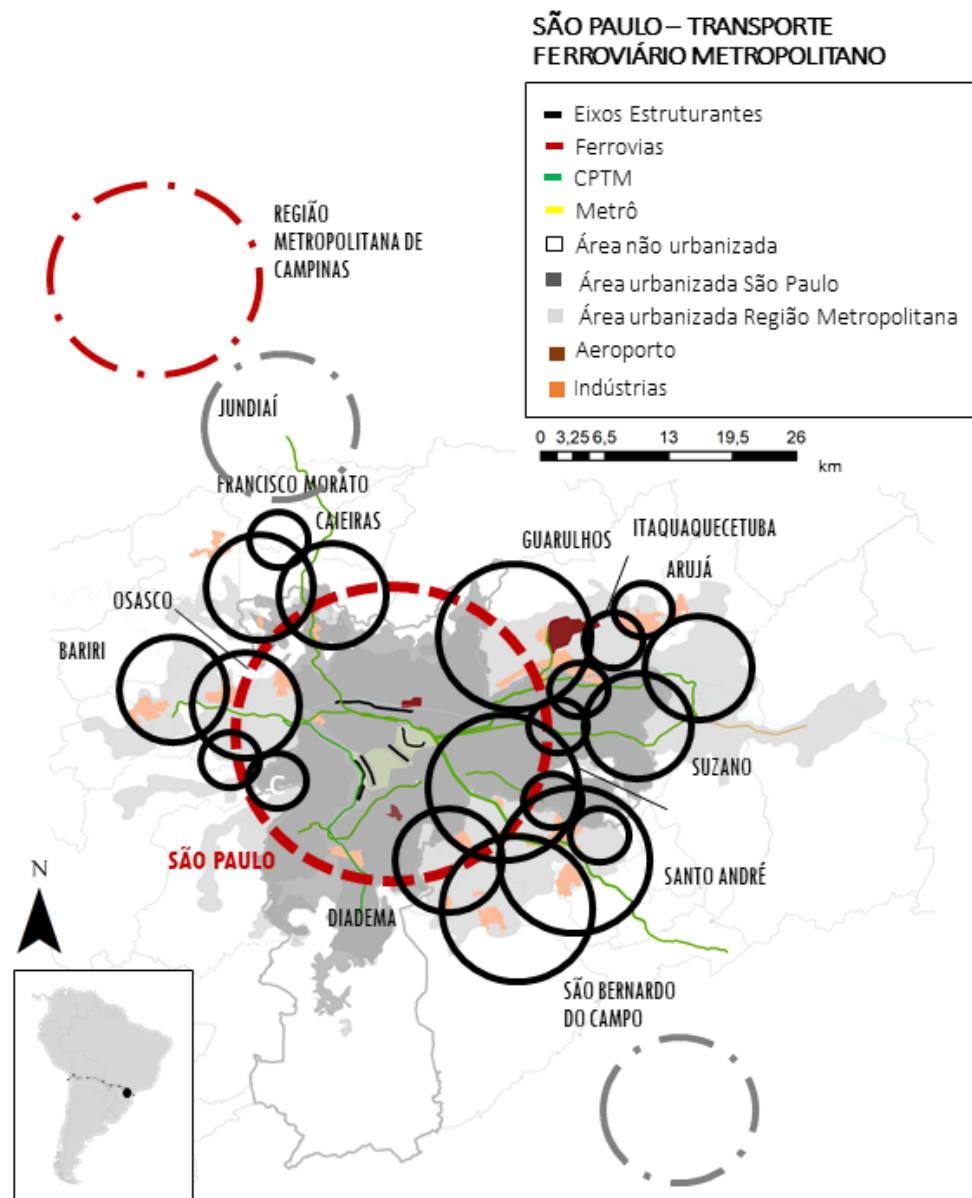
Railway/Estrada de Ferro Santos Jundiaí), 11 Coral e 12 Safira (trechos da antiga Estrada de Ferro Central do Brasil) e 8 Diamante (pertencente à antiga Sorocabana).

¹⁸³ Em síntese, esta utilização suburbana do transporte ferroviário originaria após inúmeros processos de encampação, as atuais linhas do sistema da CPTM (Companhia Paulista de Trens e Metrô) 7 Rubi e 10 Turquesa (cujos trechos eram pertencentes a antiga São Paulo

Com o tempo, os trilhos que antes serviam as ferrovias passam a servir ao transporte Metropolitano, que em sobreposição as linhas de metrô direcionariam a população da grande São Paulo aos novos centros de negócios, demarcados pelas *strips* Paulista, Faria Lima e Berrini.

Figura 7-9 –Articulação da Grande São Paulo

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa



Tendo como base as *strips* (VENTURI, IZENOUR, SCOTT BROWN: 2003) paulistanas, designadas aqui pelas avenidas Paulista, Faria Lima, Engenheiro Luiz Carlos Berrini e Marginal Pinheiros, compreendemos parte do processo da expansão urbana paulistana, que a partir dos anos 1920 segue seu percurso em direção ao setor Oeste, marcando assim o deslocamento de eixos rumo às novas áreas elitizadas da cidade, ou em potencial de formalização, transformando antigas fisionomias.

Neste processo de expansão econômica pautado pelo setor terciário, ao contrário do ciclo anterior onde as ferrovias foram fatores de importância ao desenvolvimento econômico, tornam-se estratégicos a articulação das principais avenidas de São Paulo: entre elas os eixos representados pelas avenidas: Paulista, Brigadeiro Faria Lima, Luiz Carlos Berrini e Marginal Pinheiros e Tietê. Um modelo que agrava ainda mais a circulação viária da capital, que com o frenético aumento de veículos e a baixa articulação de seus modais de transporte público, tornam-se responsáveis pelo caótico sistema de circulação local e regional.

Admite-se que as transformações na organização produtiva da metrópole implicaram o crescimento dos fluxos de bens e mercadorias que, ao afetar a organização da circulação geral e dos serviços de transporte de carga, podem ter repercutido na organização espacial urbana. Tais transformações, também decorrentes de inovações na organização dos próprios serviços de transporte de carga, vêm sendo caracterizadas como atividade logística e visam ganhos globais no processo de produção. Assim sendo, alguns dos novos elementos do sistema de transportes de cargas podem estar relacionados a processos socioespaciais característicos da formação

¹⁸⁴ Esta expressão faz referência às cidades de Santo André, São Caetano, São Bernardo e Diadema. Em princípio tais ambientes urbanos já eram servidos por eixos férreos, que se dirigiam para a cidade de São Paulo, com o tempo, rodovias passam também a influenciar estas localidades.

metropolitana contemporânea, que se expressam em diferentes formas de distribuição espacial das atividades econômicas. (ZIONI, 2009: VI)

Isso representa uma nova formalização da modernidade, relacionada a economia e fortemente refletida na conformação do espaço urbano e organização de suas dinâmicas. Para ZIONI (2009), este processo foi estudado em associação à produtos imobiliários orientados para o setor dos serviços modernos, sofisticados (FIX, 2007 e FERREIRA, 2007), onde se destaca o papel do Estado que através de políticas públicas orientam os investimentos em infraestrutura viária. Nesse contexto, os antigos galpões industriais passam a ser adaptados para um outro momento da produção econômica, e para um novo espaço para a acumulação (HARVEY, 2005:53). “Em síntese, a intensificação das trocas no âmbito internacional e as inovações tecnológicas que permitiram as transformações na organização empresarial e a aceleração e contínua transformação dos ciclos de produção, têm reflexos numa nova lógica de localização das unidades produtivas” (ZIONI, 2009: 15).

Esta é uma das condições responsáveis pelo deslocamento para a região metropolitana e a formalização do polo industrial do ABCD¹⁸⁴ paulista, compondo a "interiorização" da indústria paulista (NEGRI, 1996, p.13). Em consequência da intensa expansão industrial, as cidades de hoje desenvolveram-se pela concentração de populações, num ritmo acelerado de que a História ainda não nos apresentou exemplo. Nos grandes centros populosos de hoje, o homem é a vítima do caos urbano.

A partir dos anos 1970¹⁸⁵, sob a tutela do Estado, destaca-se em São Paulo um processo de desconcentração industrial (reflexo do “caos” urbano da área metropolitana), cujo movimento é direcionado para o

¹⁸⁵Também reconhecido como “milagre brasileiro”, foi marcado por um intenso dinamismo na demanda de bens de consumo duráveis, proporcionando a recuperação da economia brasileira e a expansão do setor industrial. Um processo acompanhado também pelo crescimento da indústria de construção civil em função da maior concentração de renda e aceleração do processo de urbanização brasileira.

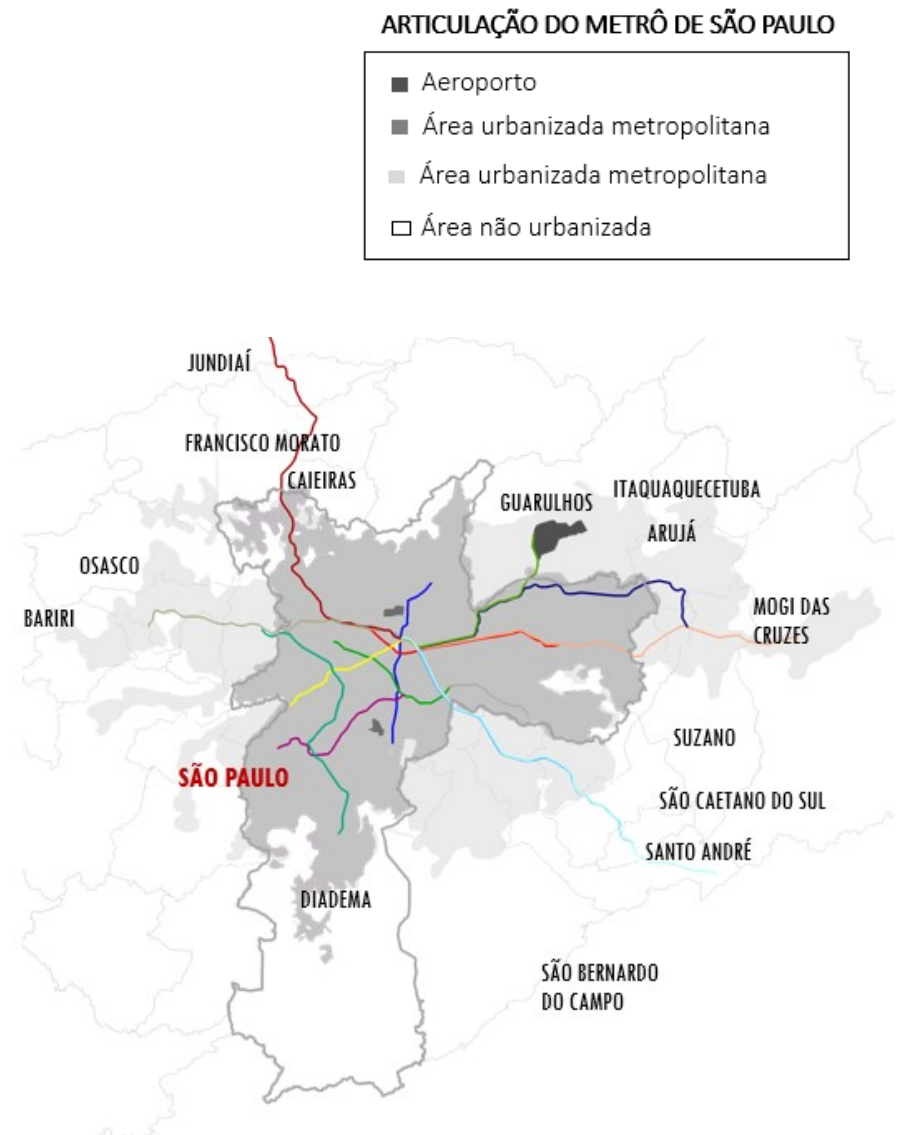
interior do Estado e demais regiões brasileiras (uma nova “marcha” em direção ao interior). Este processo é acompanhado também pelo crescimento das atividades do setor terciário, atingindo tanto a capital do Estado, em substituição da atividade industrial, quanto nas demais centralidades do interior.

É no interior de São Paulo que se encontram as maiores possibilidades de crescimento da indústria. Mas este processo, também, não irá se refletir por igual em todo o território paulista. Os maiores ganhos ficarão por conta da rede de cidades médias localizadas ao longo dos grandes eixos de circulação da malha viária do interior, em especial na região de Campinas e nas suas que continua aumentando sua participação no total estadual, o fará marginalmente, e o litoral passará a enfrentar restrições similares às que já atingem a Grande São Paulo. O Vale do Paraíba, mesmo que não venha a perder peso na indústria paulista, continuará sendo negativamente afetado pela reestruturação das grandes empresas localizadas na região. (NEGRI; 1996: 77)

Curioso notar que as indústrias que se deslocaram para o interior ou, eventualmente, para outros estados brasileiros, em grande parte, continuam a ser comandadas por seus escritórios na capital, permanecendo dependentes dos serviços providos no centro, ou seja, na metrópole de São Paulo. Este processo representa a transição econômica da cidade de São Paulo.

Em reflexo a esta rearticulação econômica e produtiva, os “antigos” ambientes industriais intensificam seu processo de degradação, abrindo caminho para novas práticas de especulação imobiliária e gentrificação. A partir deste período, as ações em busca da preservação e do Tombamento dos remanescentes industriais torna-se marcante na cidade de São Paulo. Este processo é também marcado pelo gradativo aumento da verticalização da paisagem urbana de São Paulo que abandona por completo a antiga paisagem dos “subúrbios” do início do século XX.

Figura 7-10 –Espacialização das linhas de Metrô



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Nos anos 1990 tem início um novo processo de reconfiguração urbana, capaz de ilustrar a composição atual da paisagem urbana, que nos anos 2000 se faz presente em diversas regiões, a função empresarial ocorre por excelência, consumo e negócios norteiam as novas relações urbanas, ambos buscam a facilidade de acesso e possibilidade de formação de nichos isolados.

Figura 7-11 –Caracterização Urbana de São Paulo

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

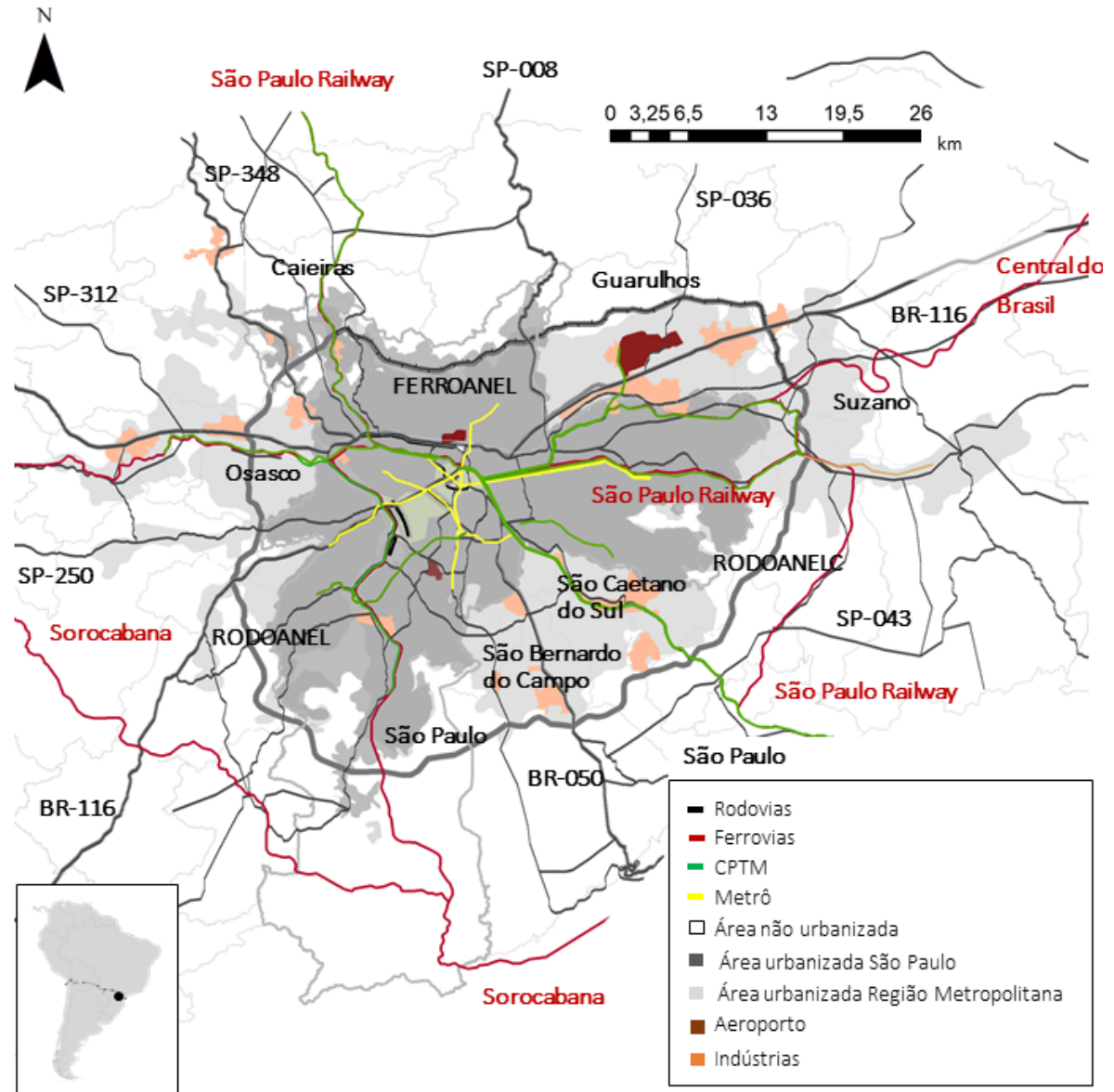
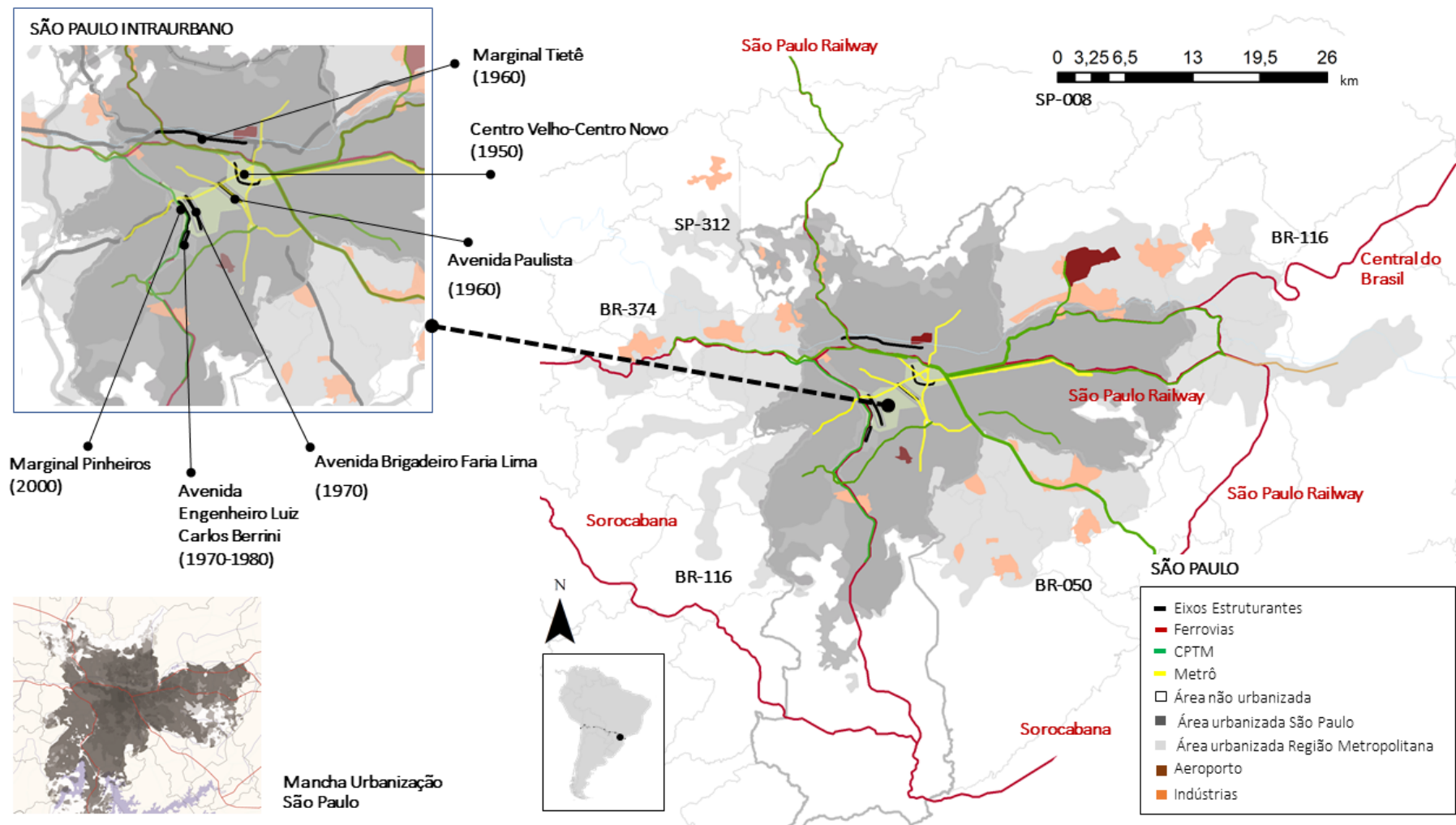
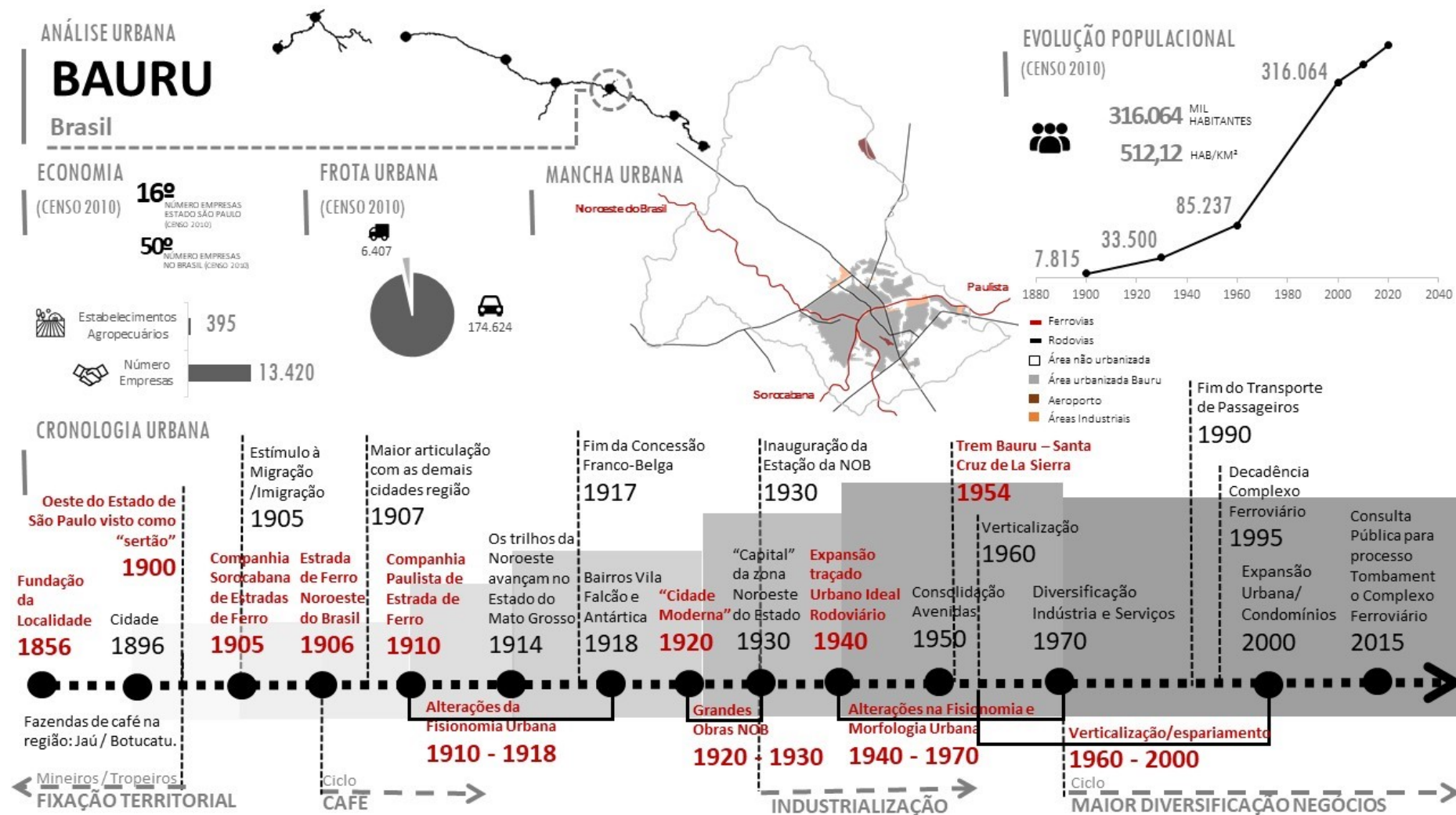


Figura 7-12 –Caracterização Intraurbana e evolução da Mancha Urbana de São Paulo



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-13 –Bauru



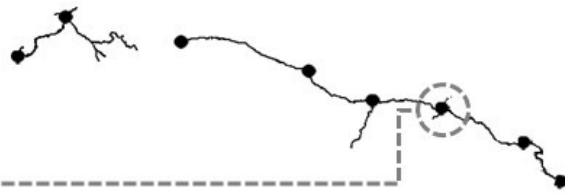
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-14 –Galeria Bauru

ANÁLISE URBANA
BAURU

Brasil

GALERIA



IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

Fonte: Conforme descrição.

7.1.3 Bauru

A cidade porta para o “sertão”

Ao contrário das demais cidades da Zona Noroeste, a cidade de Bauru foi criada antes do início das construções da companhia. Na época sua localização era tida como o “limite” do povoamento da região Oeste, sendo esta, uma das possíveis razões pela escolha da cidade como ponto de partida dos trilhos. Iniciada por volta de 1850, a exploração da região atrai paulistas e mineiros em busca de novas terras para ocupação e colonização. Da abertura do território, é apenas em 1896 que o povoado se torna município, apresentando apenas algumas casas e estabelecimentos comerciais.

Até o início das obras da ferrovia, a principal via de acesso local e de interligação com municípios vizinhos se fazia com a Rua Araújo Leite, a mais importante via do patrimônio até o ano de 1906. Com o início das obras, o centro econômico da cidade é transferido para a Rua Batista de Carvalho, próximo à região do entroncamento das ferrovias Sorocabana e Noroeste. O ponto de encontro com a Paulista se faria apenas anos mais tarde (1910) em uma região um pouco mais distante.

Em poucos anos a antiga “Freguesia do Espírito Santo de Fortaleza”, se transforma em um grande entroncamento ferroviário brasileiro e sul-americano, sendo ao longo da primeira metade do século XX o principal polo econômico das regiões compostas pelo Oeste Paulista, Norte do Paraná e Sul do Mato Grosso.

(...) o potencial da zona noroeste paulista transformou-se em recurso e energia com o advento da ferrovia, criando e trazendo os meios produtivos requeridos pelo crescimento, formando cidades capazes de produzir bens e serviços demandados pelos mercados local, regional, nacional e internacional. Em decorrência, a população e o progresso econômico cresceram. (GALVÃO, 1996, p. 172)

Assim como a Sorocabana, a Noroeste se instala em uma área pouco valorizada da cidade. Das três empresas, a Paulista se instala na área mais ‘nobre’ e densa do patrimônio original da cidade. Após o término do complexo, a Rua Araújo Leite perdeu seu status econômico para a Avenida Alfredo Maia, que desembocava em frente à estação. Esta se supõe, é projeto da própria ferrovia, e está dentro de um contexto contemporâneo, de criação de boulevares nas capitais brasileiras, a moda do símbolo máximo europeu, a Paris de Haussmann (GHIRARDELLO, 2008: 40).

Mas, a antiga metrópole do sertão, com seus 33.500 habitantes, continua bem viva. Isto em virtude de sua função ferroviária, pois que se tornou o entroncamento das linhas que servem à margem esquerda do Tietê: a Sorocabana ali se une à linha da Paulista e aos trilhos da Noroeste que estão para alcançar a Bolívia. A estação, os escritórios, as oficinas da Noroeste proporcionam à ocupação um importante contingente de operários e empregados, e o movimento de viajantes mantém grande atividade hoteleira. Por entre as casas de comércio, estabelecidas nos primeiros tempos de Bauru, umas acompanharam a marcha pioneira, enquanto outras não se mudaram e vieram a ser a sede de casas de comércio por atacado que, mediante a ferrovia e a rede rodoviária alcançam os varejistas das cidades novas. Continua, pois, a velha capital da Noroeste, a participar da expansão do povoamento, participação que se vai tornando cada vez mais perceptível. (MONBEIG, 1998: 353)

O desenho formado pela junção entre as três companhias aumenta ainda mais a barreira existente entre a porção localizada nas margens do rio e os fundos dos trilhos. Essa região foi ocupada somente anos mais tarde, contendo primeiro características populares, destinadas a operários da companhia e de outras indústrias da região. Os terrenos localizados à frente das companhias caracterizavam-se como os lotes mais valorizados. Aos poucos os limites da cidade começaram a ser ocupados. Principal “Boca de Sertão” da linha, Bauru concentra parte

dos principais equipamentos da companhia, responsável por empregar grande parte do operariado da cidade, que formaria principalmente a partir de 1918 bairros operários como a Vila Falcão e a Vila Antártica, além de residências projetadas para funcionários de cargos com maior importância em regiões próximas da estação.

Considerada a capital da zona Noroeste, a cidade de Bauru apresentava já na década de 1920 todos os aspectos característicos de uma grande cidade moderna. Considerando seu posicionamento estratégico em meio a um importante entroncamento ferroviário, apresentava um intenso movimento de hotéis, situados em áreas próximas às estações das companhias, boa iluminação pública, várias linhas de transporte coletivo, hospitais e cinemas, sendo um ativo centro cultural, estendendo, nesse campo, sua influência até Mato Grosso. Relativo à questão econômica, sua forte vocação como entreposto comercial dividia espaço com a atuação de diversas fazendas e indústrias de ampla diversificação. (IBGE, volume XII, 1956)

Conforme afirmado por Castro (1993), um novo espírito de desenvolvimento toma conta do antigo vilarejo, fato este consagrado ao observarmos que em menos de 20 anos os trilhos já despontavam a divisa entre os estados de São Paulo e Mato Grosso (atualmente Mato Grosso do Sul).

Se um dos objetivos principais da E. F. Noroeste, além de seus fins, estratégico e internacional, foi de abrir à civilização e à colonização novas extensões de território e de ligar ao porto de Santos um novo importante centro de produção de café (...). Nessa política de penetração e expansão econômica, de que a Noroeste foi instrumento, o que se realizou parecia um milagre da terra, pela força com que se expandiram e se povoaram pastagens, invernadas e currais e pela rapidez com que se transformavam estações e pequenas zonas agrárias em grandes centros urbanos. (...) como indústria de transporte, puxou a fila das iniciativas e atividades agrícolas, abrindo o

caminho a toda a espécie de plantações. A Noroeste era bem a terra da 'Promissão', em que dava tudo, do algodão ao trigo. (AZEVEDO, 1950: 124)

Em um primeiro momento, o traçado das ferrovias ditaria o crescimento urbano, implementando o ideal da quadricula ao desenho urbano, quando possível. O ideal rodoviarista, em sobreposição ao processo do êxodo rural, marcante sobretudo a partir dos anos 1950 inverteriam essa lógica de crescimento urbano. O traçado se expande, perdendo sua regularidade, se encaixando agora nas áreas próximas às rodovias.

A partir dos anos 1940, o desenho urbano, antes ordenado pelo posicionamento das companhias ferroviárias e seus consequentes equipamentos, iniciou sua transição, passando a obedecer ao traçado imposto pelas rodovias, que cada vez mais aproximavam seus trajetos às cidades do oeste do estado. Mais uma vez o posicionamento e a setorização urbana são traçados a partir de um modal de transportes. Avenidas como a Nuno de Melo, Nações Unidas (e seu prolongamento, Nações Unidas Norte), Rodrigues Alves e Duque de Caxias, passaram a promover a comunicação entre os núcleos mais distantes do município e pontos de comunicação com as rodovias.

Cem anos após o surgimento das grandes ferrovias paulistas (1870 - 1970) o Brasil consolida a substituição do transporte ferroviário em favor da indústria automobilística como carro chefe do nosso modelo econômico e social. (...) Esta transformação estrutural impacta em cerca de 90% das cidades paulistas conectadas pelo rosário das ferrovias. Desativados, (...) os pátios, leitos edifícios e bairros ferroviários são como em cadáveres em decomposição nos centros das cidades, (...) decorrente do abandono e descaso das políticas públicas. (BITTENCOURT, 2008: 45)

Atualmente, a atividade econômica do município destaca a importância das atividades comerciais e prestação de serviços. A indústria também altera suas características e nos últimos anos vem buscando se adequar aos novos padrões da globalização. Poucos são os trens que cortam

atualmente o município de Bauru, transportando em geral mercadorias direção ao porto de Santos, o trecho é gerenciado pela ALL (América Latina Logística S.A). A cidade que antes era ponto de partida para viagens direcionadas até a Bolívia (Santa Cruz de La Sierra), enxerga hoje, dia a dia, seu patrimônio ruir.

Em relação ao transporte de passageiros, existem projetos que vislumbram a reativação do trecho entre São Paulo e Bauru, entretanto, conflitos de interesses entre os modais dificultam as tratativas. Até o momento, a imponente história se mantém por meio das atividades do Museu Ferroviário municipal que concentra além dos documentos relativos à Noroeste, parte dos arquivos históricos que narram o período de operação ferroviária do Estado de São Paulo pela FEPASA (Ferrovia Paulista S.A).

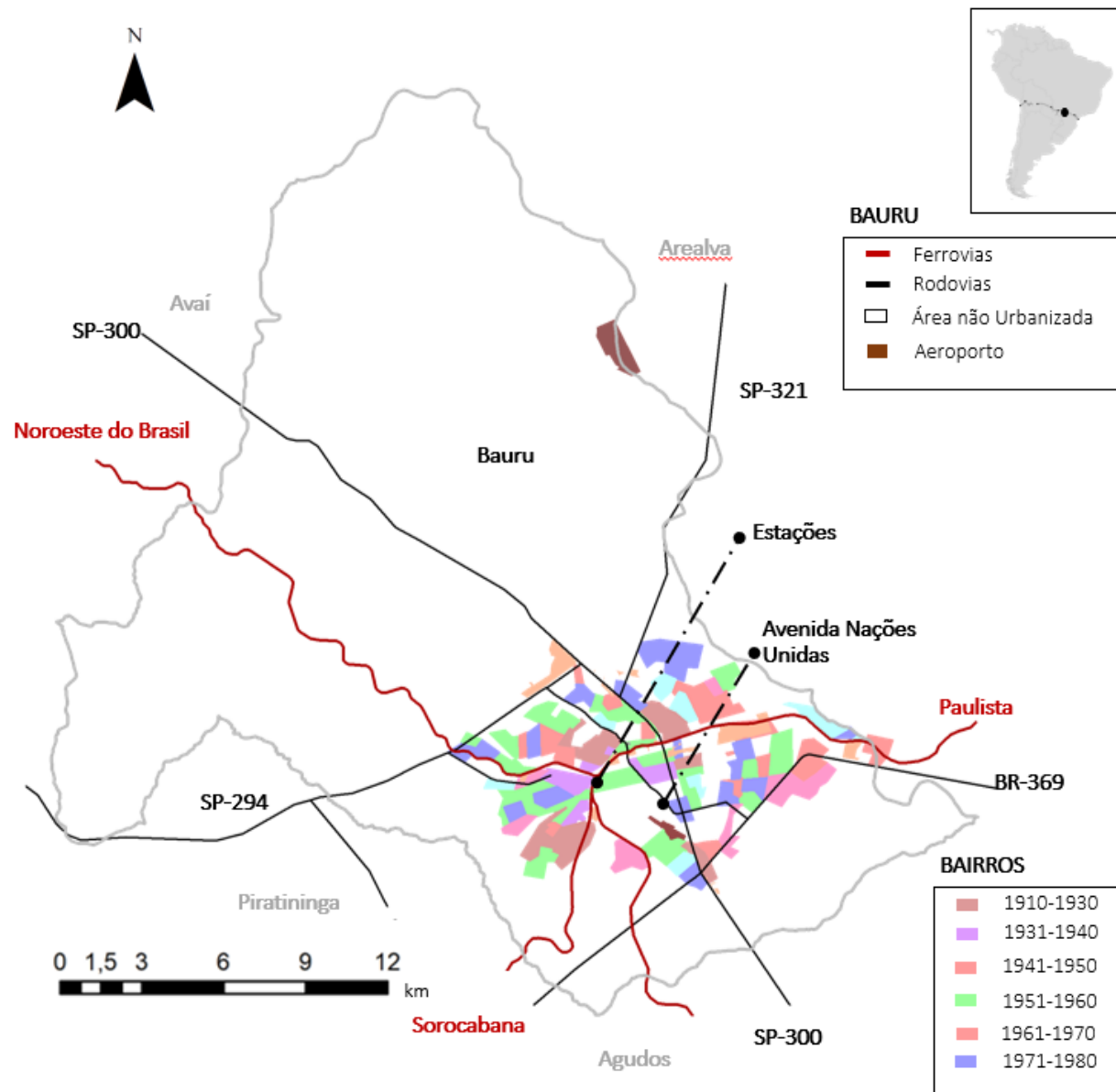


Figura 7-15 –Evolução urbana de Bauru e o traçado das ferrovias e rodovias

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

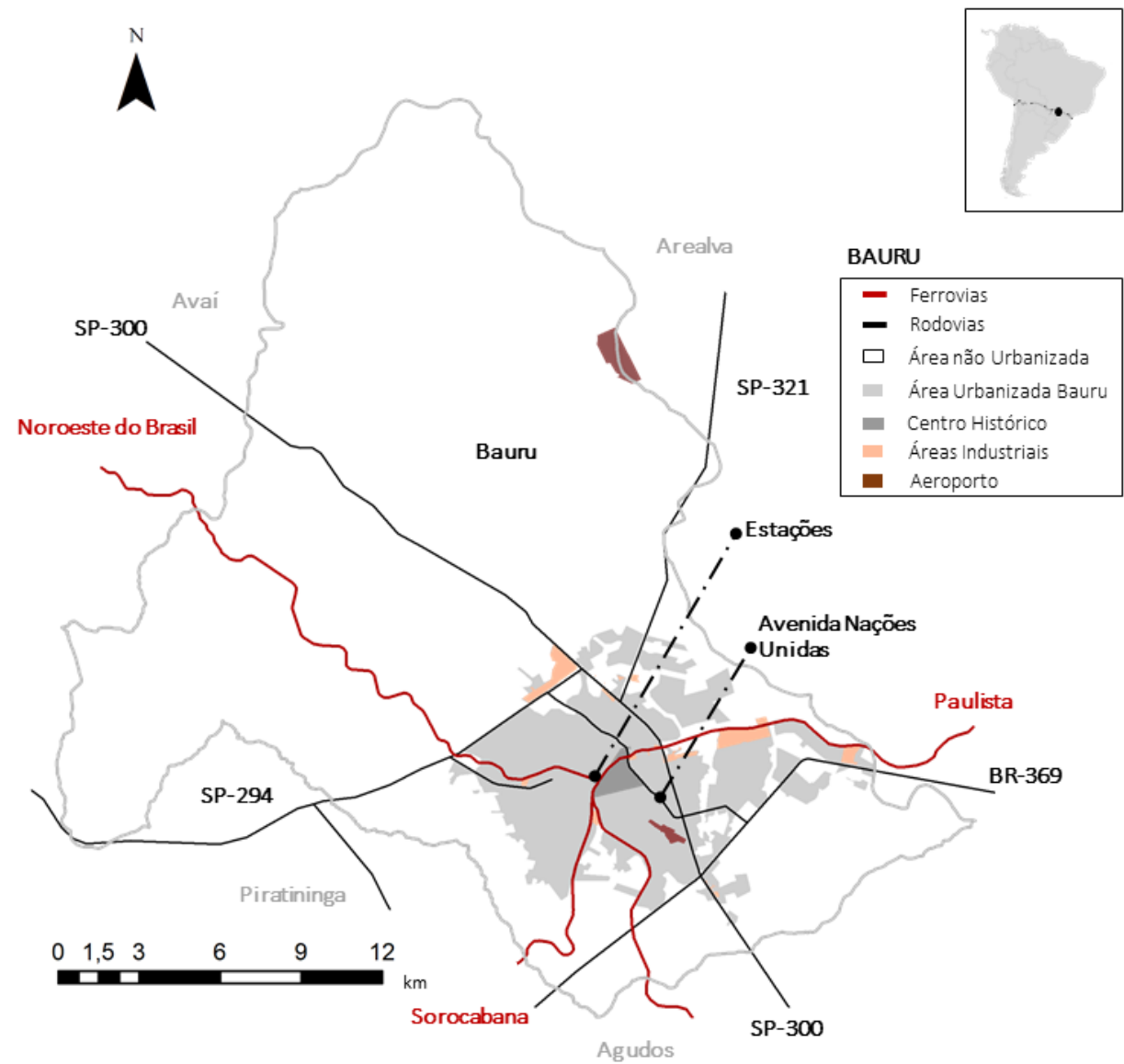


Figura 7-16 –Caracterização Urbana de Bauru

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Campo Grande, Corumbá e as fronteiras Mato Grosso.

Com as promessas de prosperidade das minas de ouro cuiabanas a coroa portuguesa cria a Capitania de Mato Grosso em 1748, e assina, com a Espanha, o Tratado de Madrid, em 1750. Após estes dois fatos, os portugueses procuram tomar posse do Sul de Mato Grosso, construindo fortes e presídios no Vale Paraguai.

Avançando cronologicamente, no século XX, a localização de Campo Grande atendia os objetivos econômicos e estratégicos da Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, cidade é escolhida para sediar uma Diretoria Regional que atenderia todo o Sul de Mato Grosso. A Companhia além de construir instalações para abrigar seus serviços técnicos e burocráticos, constrói, também, casas para atender todos seus funcionários. Entre as transformações ao contexto econômico da região, a ferrovia favorece a transferência do eixo econômico Cuiabá e Corumbá, anteriormente marcada pelo rio Paraguai, para o eixo Campo Grande - São Paulo, posteriormente interligado também pelo modal rodoviário.

Transposto o Rio Paraná, a paisagem cortada pela Noroeste se transformava. A continuidade da linha exige a construção da Ponte Francisco de Sá. Em território do então Estado do Mato Grosso, hoje Mato Grosso do Sul.

Estamos em Matto Grosso. D'esse Estado pouco conhecia. (...), Entretanto mal acabava de transpor o magestoso Paraná, e uma vista nova vinha deslumbrar meu espírito. (...) Atravessado esse rio, a natureza, até aqui rústica e sombria, muda de aspecto e toma ares de uma dama gentil e graciosa a qual vae ao encontro dos hospedes que a visitam. Com o movimento da locomotiva, começa a descortinar-se essa immensidade de campinas que, de lado a lado, se perdem no horizonte. São pastagens infinitas, são planícies, por vezes suavemente onduladas, em que o gado se multiplica prodigiosamente, constituindo a principal riqueza de seus

habitantes. Mas aquellas planícies, sem fim não são uniformes, como talvez se possa imaginar. (...) Considerar-me-ei feliz si este modesto trabalho se tornar de alguma utilidade para o desconhecido e injustamente desprezado Matto Grosso (VICENZI, 1918: 51)

O Estado do Mato Grosso se insere em um contexto semelhante ao do Estado de São Paulo. Em 1870, após o fim da Guerra do Paraguai, observa-se a abertura dos portos da Bacia do Platina à navegação, promovendo desta maneira, a integração com o mercado nacional e ampliando suas relações com o mercado internacional, uma vez que libertava a circulação de mercadorias da dependência dos caminhos exaustivos e demorados, sejam por vias terrestre a caminho de Goiás e Minas Gerais e por via fluvial das monções e suas variantes (QUEIRÓZ, 1997: 40).

Nessa circunstância, a cidade de Corumbá (porto de navegação do Rio Paraguai) localizada na fronteira, ao sul do Mato Grosso, recebe inúmeros comerciantes estrangeiros e trabalhadores para atuar como mediadores entre estes mercados, internacional e regional (BIENARTH, 2018). Dessa forma, Corumbá vai adquirindo grande importância econômica, superando inclusive a cidade de Cuiabá, capital da província do Mato Grosso nesta época (QUEIRÓZ, 1997: 40). Fatores que levariam a alteração do ponto final da Noroeste de Cuiabá, para Corumbá.

A maior riqueza do município é a indústria pastoril. Nos seus magníficos campos pastam aproximadamente 500.000 cabeças de gado e 100.000 cavallos. A criação de mueres, lanígeros e suínos é ainda insignificante. Anualmente são exportados para as invernadas de Minas e São Paulo de 45 a 50.000 bois. O município exporta também, para a praça de Corumbá, quantidade regular de couros, vacuns seccos, crina e um pouco de borracha Mangabeira. Os cavalos são vendidos para a região do pantanal, nos municípios de Aquidauana, Coxim, Miranda e Corumbá (...) Há umas duzentas e tantas fazendas de criação, situadas em terras de domínio particular,

abrangendo uma área de mais de dois milhões de hectares. (MACHADO, 1914: 411)

Além do gado, destacavam-se as produções de ervais nativos (mate) para o abastecimento do mercado platino; a exploração do manganês das jazidas de urucum, feitas pela *Compagnie de Urucum*, formada em 1906 em Ougrée, na Bélgica; a instalação na primeira década do século XX de novas charqueadas a partir de capitais uruguaios na região; e as casas comerciais, instaladas nas principais cidades do Estado, especialmente em Corumbá, monopolizavam o comércio de exportação, de navegação e atividades correlatas, uma economia que de alguma forma, demonstrava um certo dinamismo (QUEIROZ, 1997: 40-43).

Em relação a cidade de Campo Grande, TRUBILIANO (2015), destaca ainda outras circunstâncias que culminariam na ocupação do sul do Mato Grosso, especialmente em relação à cidade de Campo Grande. Além da ferrovia, o governo brasileiro é forçado a tomar medidas para demarcar os limites do território nacional, construindo “Linhas Telegráficas Estratégicas” e a instalação de quartéis, representando não só a presença do Estado, mas também a expansão das cidades, interligadas por “estradas, caminhos e posteriormente, trilhos”, assumindo a função estratégica de defesa da fronteira (TRUBILIANO, 2015: 234). A “nova fronteira agrícola” da “Marcha para o Oeste” se preparava para sua atuação.

O ciclo da fronteira agrícola pode ser descrito por meio de quatro fases interconectadas no tempo. Na pré-fronteira, a ocupação está sendo concebida por meio de programas e projetos de colonização (Reboratti, 1979). Na fase de ocupação são dados os primeiros passos em direção a uma organização espacial (cidades, serviços, estradas etc.) (Albaladejo et al., 1996). Na fase de diferenciação interna (consolidação), a fronteira perde a mobilidade no espaço e adquire uma dinâmica regional própria (Becker, 1990). Na última fase, a fronteira integra-se ao espaço nacional e internacional (Becker, 1988). Ela vai perdendo a condição que lhe

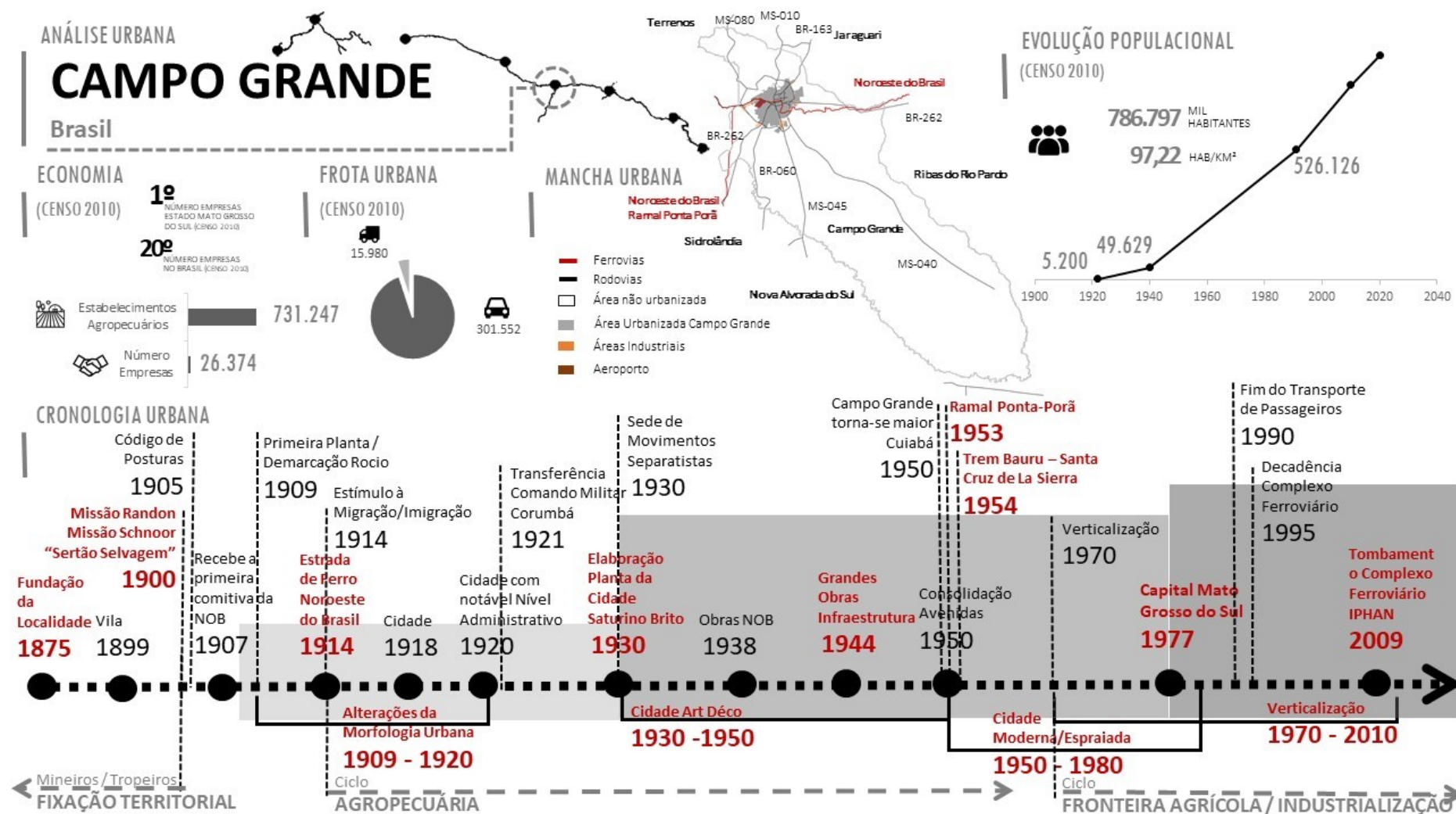
caracteriza. A rede de serviços se torna indistinguível do restante do espaço nacional e os sistemas de comercialização de produtos são estáveis e regulares (Becker, 1990). (WEIHS, et. Al. 2017: 325)

Campo Grande, surgiria no fim do século XIX como um pouso de viajantes mineiros, deslocados logo após o fim da Guerra do Paraguai, como uma das medidas estimuladas pelo governo brasileiro buscando o povoamento e desenvolvimento das áreas fronteiriças com o Paraguai e Bolívia. Entretanto, seu desenvolvimento seria significativo apenas com o avançar dos trilhos da Noroeste, consolidando assim, um eixo viável à circulação de mercadorias e interligação com as zonas mais “desenvolvidas” do Brasil. Em 1977, com a fragmentação do Estado do Mato Grosso em dois estados: Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, Campo Grande torna-se capital do Estado do Mato Grosso do Sul.

Em suas narrativas, CONGRO (2013: 26-27) afirma que a grande extensão de terras, atraíram para a região diversos grupos vindos de Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul. Desta forma, foram se formando fazendas, essencialmente pastoris, auxiliando no desenvolvimento do povoado que em pouco tempo se tornaria o centro da região, atraindo comerciantes de todos os ramos e estabelecendo uma considerável corrente comercial com o Triângulo Mineiro.

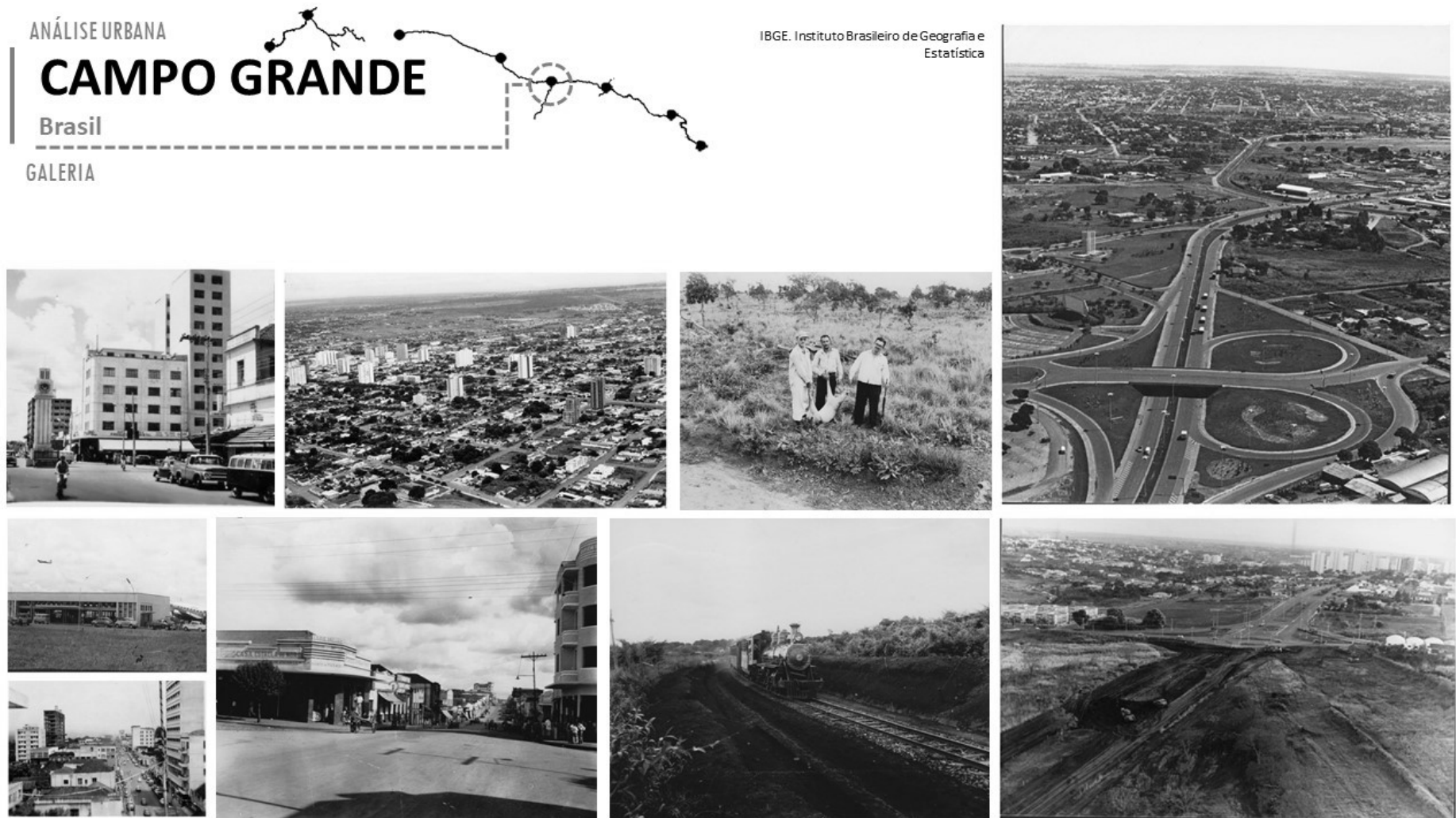
Em 1909 é elaborada a primeira planta da cidade elaborada por Nilo Javary Barém, formado em agronomia no Rio Grande do Sul (ARRUDA, 2012: 24). Esta planta será o primeiro projeto que delineará o traçado urbanístico da Vila de Campo Grande. Com ruas alinhadas, paralelas e perpendiculares (salvo pela Rua Afonso Pena, que se destaca no conjunto e não está paralela a nenhuma outra via), assumindo o formato de um ‘tabuleiro em xadrez’, com destaque para a demarcação de duas 2 praças (Praça da República e da Concórdia) e um espaço vazio, que na análise de WEINGARTNER (2008), seria uma área de uso restrito, o antigo cemitério da vila. Esse formato, possivelmente facilitaria a expansão da cidade em várias direções.

Figura 7-17 – Campo Grande



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-18 –Galeria Campo Grande



Fonte: Conforme descrição

7.1.4 Campo Grande

A consolidação do Mato Grosso do Sul

Em 1914, os trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil chegam à Campo Grande, a estação ainda era abrigada por um vagão, como ocorrido em muitas cidades ao longo da Noroeste. A primeira estação seria construída apenas em 1915.

Neste sentido, em 1920, a estrutura urbana e administrativa de Campo Grande já demonstrava elevados índices de organização, assim, simultaneamente, à regularização das viagens ferroviárias, o governo federal, através do Ministério da Guerra Pandiá Calógeras, transfere em 1921, o comando da Circunscrição Militar de Corumbá para Campo Grande, que assume o “status” de capital militar. A partir de 1930, Campo Grande, tendo em vista sua importância socioeconômica e política, concentra as discussões sobre a divisão do Estado, finalizada em 1977.

À medida que a importância de Campo Grande ia aumentando, como um grande centro distribuidor no sul do Mato Grosso, suas relações comerciais aumentavam. Com o incremento de seu comércio e a facilidade de circulação não só de mercadorias, como também de pessoas, a cidade começou a receber inúmeras famílias de fazendeiros e um intenso afluxo de imigrantes que ali buscavam diversas oportunidades.

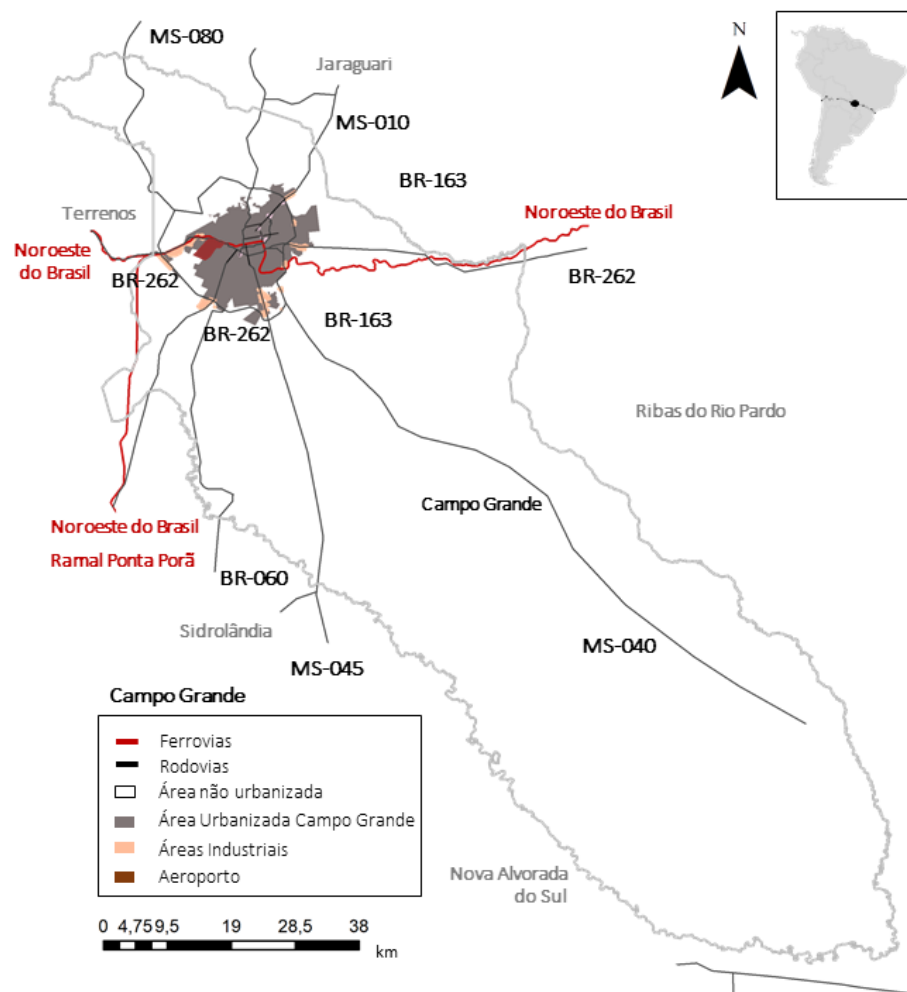


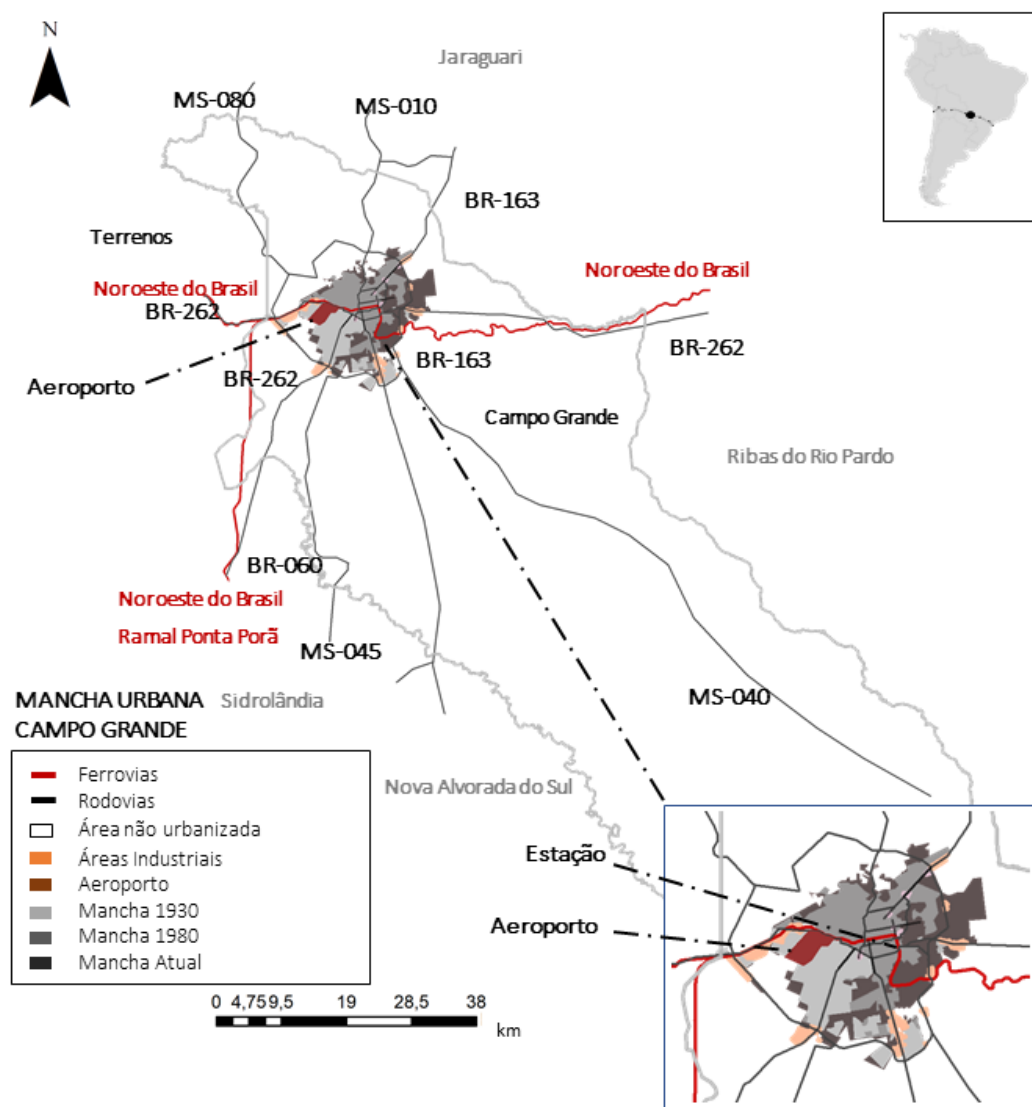
Figura 7-19 –Caracterização Urbana de Campo Grande

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

A ferrovia, se apropria de seus espaços organizando-os à sua, maneira, e em diversas escalas, desde a criação de núcleos e cidades, passando pelos conjuntos arquitetônicos e por fim, até o programa das construções. A fragmentação destes espaços (os recortes territoriais) traça uma narrativa dos modos de vida do século passado, nos convidando para um percurso, uma análise do ponto de vista da paisagem, uma vez que ela é enriquecida à medida em que possibilita sua leitura em escalas diversas. Permite também a leitura da própria cidade por meio destes recortes criados pela ferrovia. (BIENARTH, 2018: 122)

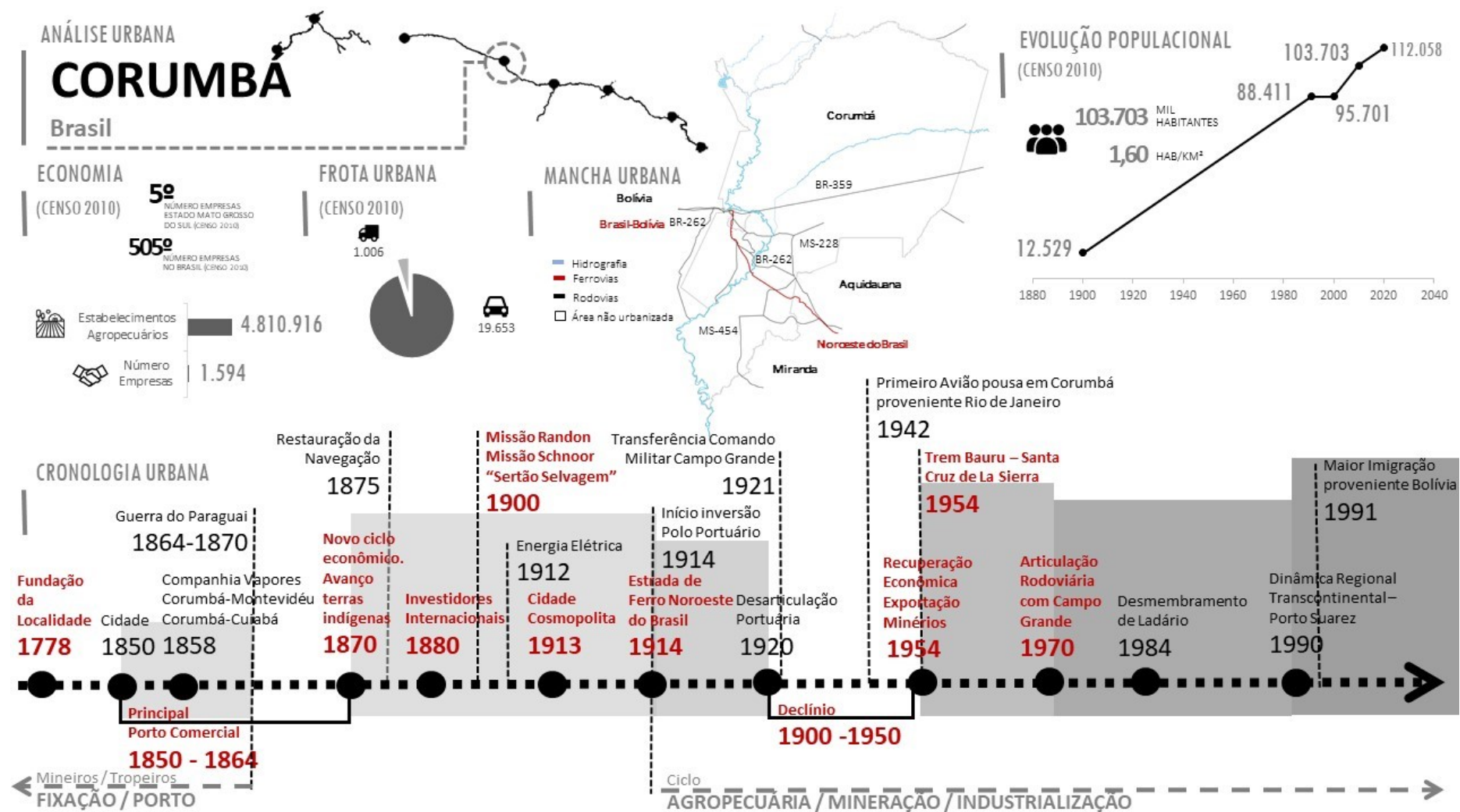
Em fins dos anos 90 do século XX a então capital do Estado do Mato Grosso do Sul passa por inúmeras transformações urbanas, sobretudo relacionadas à ordenação do trânsito local e regional. Várias rodovias de conexão do Estado interceptam o município. Deste processo, várias obras de reestruturação viária podem ser observadas, auxiliando a conformação mais espreada do tecido urbano. De acordo com o CENSO (IBGE, 2010) Campo Grande contava com uma população de 786.797 mil pessoas.

Figura 7-20 –Evolução da Mancha Urbana de Campo Grande



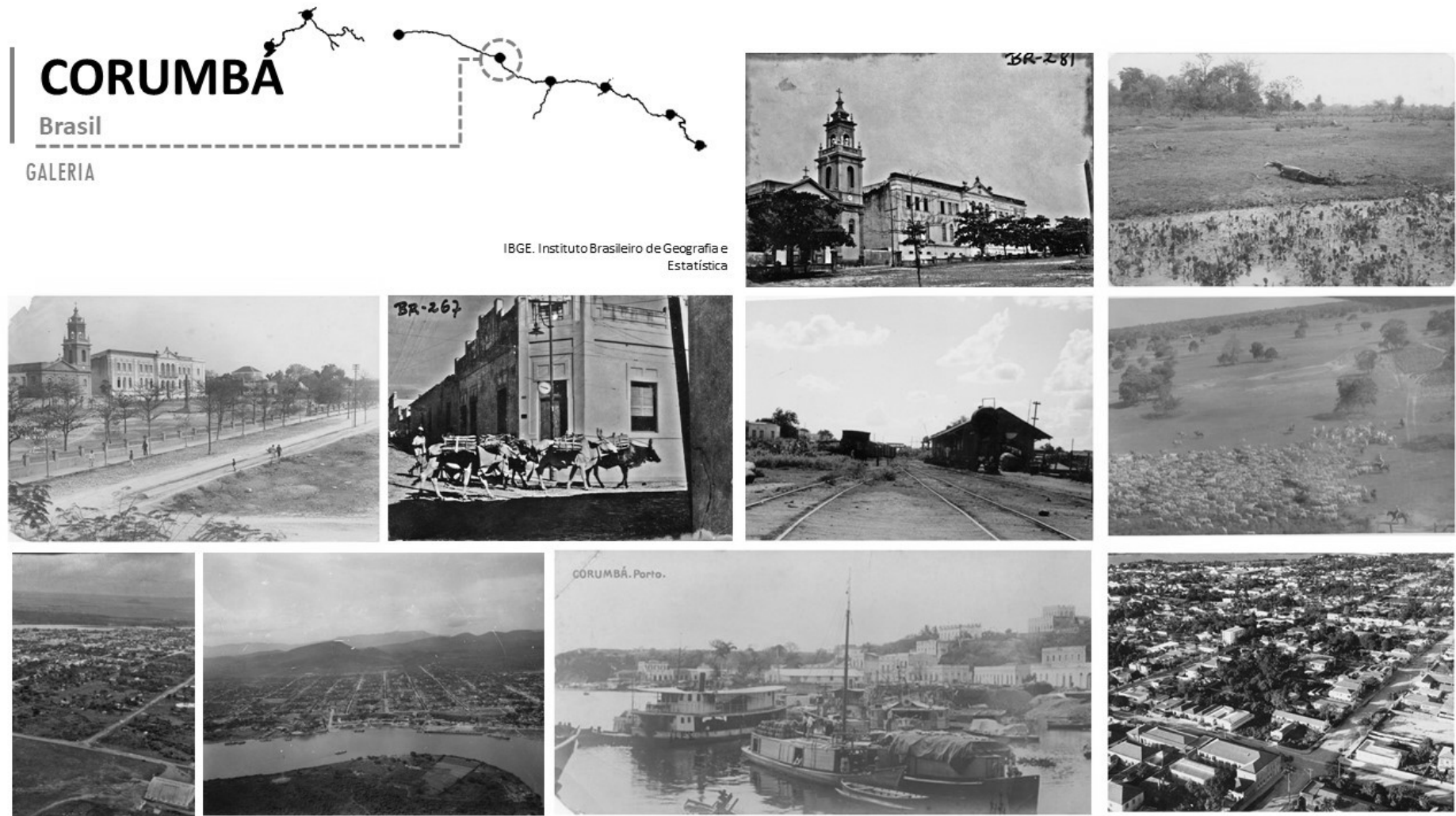
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-21 –Corumbá



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-22 –Galeria Corumbá



Fonte: Conforme descrição

7.1.5 Corumbá

E a economia da Bacia Cisplatina, as articulações da Fronteira.

A ocupação da região teve início no século XVI decorrente da expectativa do ouro, sendo inicialmente percorrida por portugueses em 1524. Deste processo, a cidade de Corumbá foi fundada em 1778, com o objetivo de impedir que os espanhóis avançassem pela fronteira brasileira. O então Arraial de Nossa Senhora da Conceição de Albuquerque, transformou-se no principal entreposto comercial da região.

Em 1838, a localidade foi elevada a distrito, logo após a liberação da passagem de barcos brasileiros e paraguaios pelo Rio Paraguai foi liberada, aumentando ainda mais a importância comercial da localidade, uma vez que o “único” acesso a região era feito pela navegação do Rio Paraguai. Ao longo da Guerra do Paraguai (1864 a 1870), a então freguesia de Santa Cruz de Corumbá foi palco de uma das principais batalhas do conflito, sendo ocupada e destruída por tropas de Solano Lopez em 1865. A partir de 1870, ao ser retomada pelo tenente-coronel Antônio Maria Coelho, a cidade começou a ser reconstruída.

Com a retomada da internacionalização das águas do Rio Paraguai, o Porto de Corumbá se configura como porta de entrada do capital internacional da então província/Estado do Mato Grosso (REYNALDO, 2004: 60).

A navegação inaugurou a atividade mercantil em escala internacional, ensejando a relação direta e dinâmica entre a província mato-grossense e os centros comerciais dos países do Rio da Prata e da Europa. O afluxo de negociantes e aventureiros de diversas origens, procedentes do Prata – como o de Buenos Aires, Montevideú e Assunção – implementou o movimento do porto e dos negócios locais criando, em Corumbá, uma necessária infraestrutura urbana. (REYNALDO, 2004: 60)

Desta maneira, Mato Grosso entra na dinâmica do capital internacional, sendo também dependente das importações de produtos manufaturados e exportação de matérias primas e alimentos, sobretudo a erva mate e charques. Nesse processo a cidade de Corumbá, no espaço de poucos decênios, ultrapassa a velha Cuiabá em importância econômica e com ela passa a rivalizar em termos de importância política (QUEIROZ, 1997: 40).

Em meio às dificuldades de acesso e inseguranças da região, eram constantes os pedidos de melhorias na infraestrutura pelos empresários e comerciantes da região. Tendo em vista a grande quantidade de imigrantes, muitos dos então investidores solicitavam auxílio também às embaixadas de seus países de origem.

Nesta época os Planos de Comunicação Territoriais lançados pelo governo brasileiro já previam estratégias e benefícios para os interessados em realizar investimentos na província de Mato Grosso, ações que inclusive já citavam a cidade de Corumbá, sobretudo Os Planos Bicalho e Queiroz.

Em 1874, o engenheiro Ramos de Queiroz apresenta ao Instituto Politécnico Brasileiro seu estudo de um “Esboço de plano de viação geral para o Império do Brasil”, tendo-o submetido ao Parlamento, sem que deste obtivesse aprovação (PASSO, 1952: 31). Com características modestas, considera-se um plano dotado de realismo, buscando entre outras características a articulação entre os sistemas de viação fluvial e ferroviário, que possibilitariam além de comunicações locais, a tão sonhada ligação entre o litoral e o “*hinterland*”. Entre suas proposições valem ser destacadas as ligações de Leste-Oeste, que “partindo do porto de Caravelas, (...), passa pela velha capital de Goiás, atinge o rio Araguaia, na sua parte navegável, toca em Cuiabá e vai ter à localidade de Mato Grosso, situada à margem do rio Guaporé”; (...) a ligação entre “Santos, São Paulo, rio Paraná – que dirige para Corumbá na margem do Rio Paraguai”; em acréscimo ao eixo “Porto Alegre, Porto Mendes, Miranda, Corumbá – que constituía, em grande parte uma linha de fronteira,

articulada com o litoral e interligando trechos navegáveis dos rios Paraná e Paraguai” (PASSO, 1952: 31). Ambos os projetos destacam a importância estratégica do então Estado do Mato Grosso, que em sua vasta extensão abrangia diferentes regiões dotadas de conflitos e instabilidades nacionais e internacionais, sendo de fundamental importância a sua articulação ao quadro econômico e político brasileiro.

Já em relação ao Plano Bicalho (1881), previa a partir de seu “projeto” da “rede geral de comunicações” interligar ferrovias e a navegação fluvial, conectando todas as regiões do Império. Prevendo uma ligação entre a cidade de São Paulo e a região do Pantanal no Estado do Mato Grosso, pode ser considerado o primeiro esboço do projeto que determinaria o traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. A partir dessas propostas, a localidade de Corumbá sempre apareceria em meio as estratégias de comunicação nacionais, ações que culminariam em 1908, com a transição do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, alterando o ponto final dos trilhos de Cuiabá, para Corumbá.

Segundo SOUZA (2008), a modernização requeria da população novos comportamentos, disciplina para o trabalho, novos hábitos de higiene e moradia, a racionalização urbana e social, enfim, a modernização requeria a adequação aos padrões impostos pelos ideais de modernização. As cidades do “sertão” se enquadravam cada vez mais aos padrões almejados pelas metrópoles.

Uma cidade moderna, tendo as suas ruas largas, ventiladas e bem calçadas, possui telefone, luz elétrica nas ruas, praças e edifícios particulares como nos estabelecimentos comerciais. Brevemente será inaugurado o serviço de abastecimento de água, seguindo em seguida da rede de esgoto por toda a cidade. (AYALA, SIMON, 1914: 355)

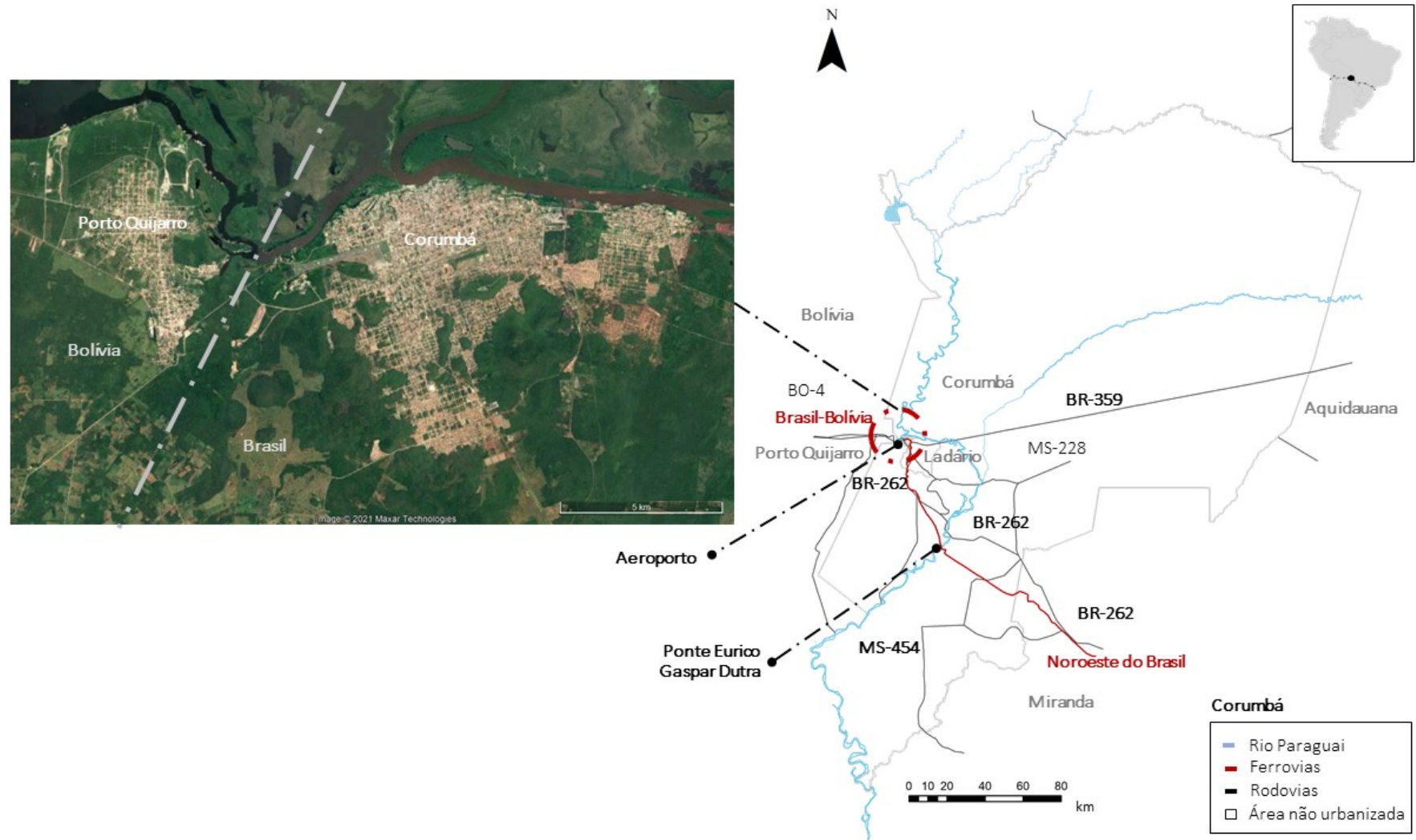
Neste cenário, Corumbá foi o terceiro maior porto da América Latina até 1930, uma vez que até 1950, a navegação dos rios da região (Paraguai, Paraná e Prata) eram os únicos meios de integração. Por isso, a cidade

vivia sob a influência dos países da Bacia do Prata, dos quais herdou grande parte dos seus costumes, hábitos e linguagem.

Contexto alterado com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil responsável pelo deslocamento do eixo comercial da porção sul do então Estado do Mato Grosso para Campo Grande, entroncamento de importância até então. Os grandes comerciantes locais mudam-se para outras cidades e Corumbá passa a priorizar comercialmente a exploração mineral e as atividades rurais, como a agropecuária.

Partindo de Corumbá, uma extensão da Noroeste poderia dirigir-se à Santa Cruz de La Sierra, Cochabamba, Oruro, na Bolívia, seguindo em direção ao Chile, até Arica, no litoral do Pacífico divisa entre, Peru e Chile, permitindo o aumento da área de influência comercial dos produtos nacionais e internacionais.

Figura 7-23 –Caracterização Urbana de Corumbá

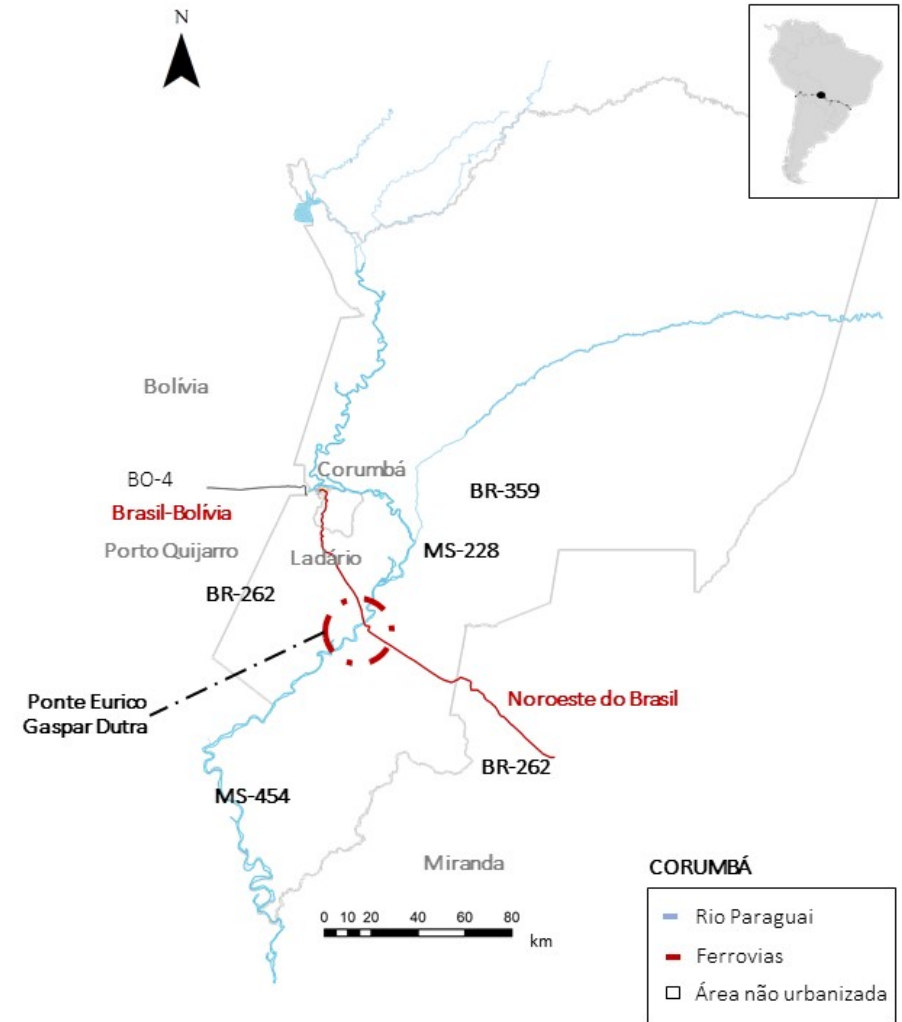


Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-24 –Localização da ponte Eurico Gaspar Dutra

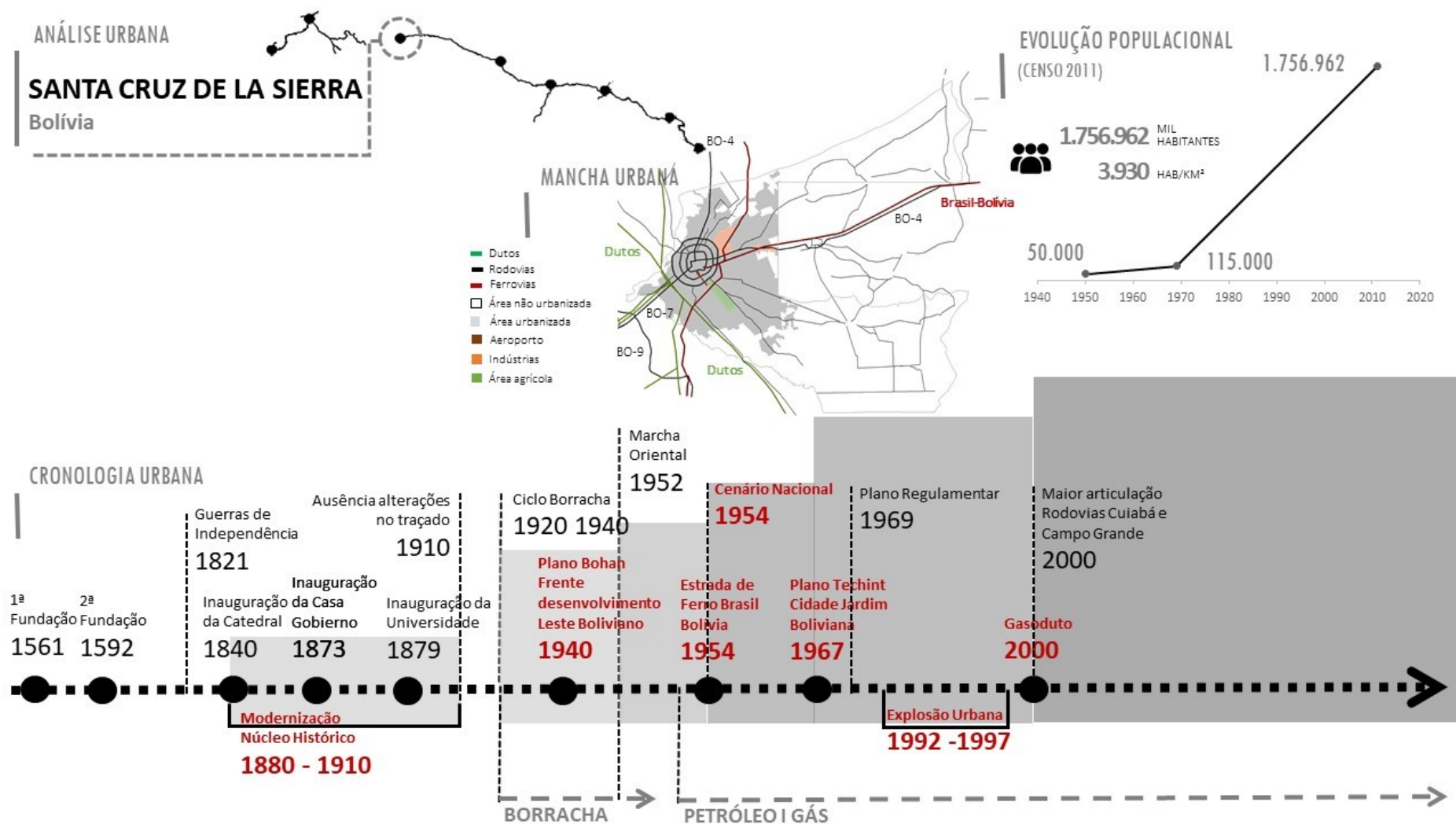


<https://www.faac.unesp.br/#1/pesquisa-e-extensao/efnob-bauru---km-0/centro-de-memoria-e-informacao-virtual/>



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-25 – Santa Cruz de La Sierra



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

ANÁLISE URBANA

SANTA CRUZ DE LA SIERRA

Bolivia

GALERIA

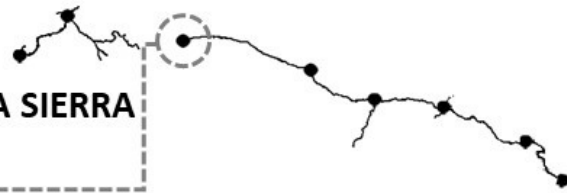
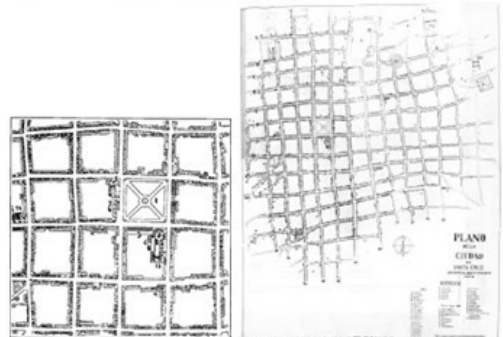


Figura 7-26 –Galeria Santa Cruz de La Sierra



<http://gmsantacruz.gob.bo/>



Fonte: Conforme descrição

7.1.6 Santa Cruz de La Sierra

A centralidade das Comunicações bolivianas

Santa Cruz de La Sierra foi fundada em 1561. Nos primórdios de sua história, a cidade de Santa Cruz de La Sierra nunca ocupou lugar de destaque no sistema de cidades que a antiga colônia fora criando, e a chegada do período republicano não modificou o caráter "periférico" que sempre teve. O traçado urbano da cidade manteve-se praticamente inalterado até 1932. Neste sentido, até essa data, a morfologia urbana era caracterizada por uma cidade homogênea, estruturada por meio do clássico tabuleiro de xadrez.

O primeiro símbolo de modernidade decorrente do período republicano se deu com a construção da Catedral Metropolitana (1838-1840). Logo após foram iniciadas as obras dos primeiros prédios públicos da época. Em 1873, a Casa do Governo, em 1879 os edifícios da Universidade, a atual Casa da Cultura e o atual Palácio do Cinema, todos voltados para a praça principal (MAZONI, 2005). Desta forma, entre 1880 e 1910¹⁸⁶ se consagra o único grande impulso ao processo de crescimento e modernização do núcleo histórico da cidade (decorrentes dos lucros do "boom" da borracha na região).

Após a queda do ciclo econômico da borracha, a economia de Santa Cruz de La Sierra se mantém estagnada, sobretudo entre as décadas de 1920 e 1940. É apenas no início da década de 1940, que o potencial de Santa Cruz passa a ser visto como uma alternativa de desenvolvimento, revelada com o *Plan Bohan* (1942), quando o governo coloca em prática medidas para desenvolvimento da porção leste do território boliviano. As ações se consolidam a partir de 1952 com a "Marcha para o Leste", altura em que a região de Santa Cruz de La Sierra entra pela primeira vez no mercado nacional e, posteriormente, internacional, devido à

construção de estradas e ferrovias que possibilitaram a melhoria na comunicação com as cidades bolivianas e com o contexto internacional (brasileiro e argentino).

Esse período representa para a economia boliviana um dos inúmeros momentos de transição de sua economia. Trata-se de um momento de declínio da atividade mineradora, marcante em sua porção oeste, e o despontar das exploração petroleira, agrícola e pecuária, rumando na direção leste, em sentido com a fronteira brasileira, período marcado também pela concretização do trecho ferroviário da Brasil-Bolívia entre as cidades de Corumbá e Santa Cruz de la Sierra (cujas discussões e ações mais diretas haviam sido iniciadas em 1914).

O *Plan Bohan* considerava a localização territorial de Santa Cruz de La Sierra estratégica, em função das jazidas de petróleo e gás natural, relacionadas em torno do eixo triangular com o Brasil e a Argentina. Esta configuração, permitiu que Santa Cruz de La Sierra liderasse a produção agrícola, e tivesse seu desenvolvimento pautado por uma forte intervenção do Estado. Entre as ações de articulação, o *Plan Bohan* foi responsável pela consolidação da infraestrutura viária nacional, privilegiando a região, e da conexão ferroviária com a Argentina e o Brasil. Suas ações também previam a implementação de um amplo programa de incentivos estaduais favorecendo a expansão demográfica e econômica das províncias de Santa Cruz, em acréscimo a expansão agrícola, a produção de hidrocarbonetos e a implantação de indústrias de processamento de matérias-primas agrícolas e florestais, com destaque para a indústria açucareira, o que permitiu que a partir dos anos 1950, a região de Santa Cruz de La Sierra demonstrasse níveis de crescimento significativo.

Em 1957 foi concluída a rodovia de comunicação com a cidade de Cochabamba, configurando assim o eixo central do país: La Paz-

¹⁸⁶ A preocupação com o planejamento urbano ganha destaque apenas na primeira década do século XX, período em que são propostos três planos urbanísticos: em 1905 elaborado por Luciano Justiniano, e outros dois em 1906 e 1908 elaborados por Froilan Jordán. Ambos

com poucas diferenças, que em geral ilustram uma pequena expansão em relação ao traçado do Plano de 1888.

Cochabamba-Santa Cruz, que agora se aproximava os portos do Pacífico. Lembrando que essa conexão só era possível por meio do modal rodoviário, o trecho ferroviário não teve sua consolidação entre as cidades de Santa Cruz e La Paz.

Neste contexto, a cidade de Santa Cruz de La Sierra observa, no final de 1950, o crescimento de sua população, atingindo 50.000 habitantes, o dobro das cifras anteriores, “sendo apenas o início de um processo migratório destinado a mudar a aparência de uma” cidade” (MAZONI, 2005). Em reflexo a esse estrondoso crescimento populacional e impulso econômico, em 1959 foi elaborado o Plano Urbano da empresa ítalo-brasileira *Techint*¹⁸⁷, aprovado oito anos depois, em 1967, sob o conceito de "cidade jardim" de origem anglo-saxônica. Os anéis de expansão foram projetados para o abrigo e organização de um número máximo de pessoas. Entretanto, o contexto de crescimento ilustra que em menos de 20 anos, as estratégias tornaram-se ultrapassadas, sobretudo no tocante ao controle do crescimento populacional, que em 50 anos atingiu cifras de mais de um milhão de habitantes. O Plano Regulamentar foi elaborado de modo a promover um desenho mais fechado e radial, modificando, em grande medida, a proposta original do plano anterior, mas preservando as Unidades de Vizinhança como células urbanas básicas.

O Plano *Techint* propunha, para a cidade de Santa Cruz de La Sierra, um projeto de desenvolvimento urbano definido por uma estrutura radiocêntrica de estradas, inserindo, nas áreas de expansão, o conceito de “Unidade de Vizinhança”. Em nenhum momento levou em consideração o traçado em forma de tabuleiro herdado do período colonial, simplesmente o embrulha dentro de um primeiro anel e, a partir daí, desenvolve o novo layout. (MAZONI, 2005)

¹⁸⁷ O Plano *Techint* original era o segundo Plano desenvolvido para a cidade, e, em grande medida, refletia a influência das teorias urbanas ideais das novas cidades inglesas e da cidade-jardim predominante na Europa do pós-guerra (1945-1950), além dos movimentos e

Em 1978, ocorre a elaboração do Plano Diretor Expandido, contendo as bases para o atual zoneamento municipal. Na década de 90, observa-se um novo impulso à dinâmica urbana da cidade fortalecida pela explosão imobiliária entre 1992 e 1997, modificando a estrutura urbana, com a criação de novas áreas residenciais cuja expansão da área urbana se colocou de forma incontrollável. Nesse tocante vale destacar o posicionamento de (PRATS I CATALÁ, 2000: 1) que destaca o fato de que o crescimento urbano não está necessariamente atrelado ao desenvolvimento. Um contexto que pode ser observado em meio às dinâmicas apresentadas por Santa Cruz de La Sierra, que atualmente se consolida como a maior e mais populosa cidade da Bolívia e concentra consideráveis índices de desigualdade social.

Sua estrutura econômica se caracteriza pela forte polarização, inserindo o município em meio a dinâmica global, relacionada à atividade industrial e comercial, liderada por empresas transnacionais. Nas últimas três décadas, a região de Santa Cruz de la Sierra enfrenta intensos movimentos de imigração, especialmente direcionados aos países vizinhos. Em relação à população indígena, pesquisas demonstram que esse processo foi influenciado de forma direta logo após a consolidação do trecho da ferrovia Brasil-Bolívia. Os movimentos migracionais mais recentes ilustram como preferência de destino da população mais carente a cidade de São Paulo, onde muitos bolivianos passam a trabalhar em tecelagens, muitas vezes em condições sub-humanas.

Tem início em Santa Cruz de La Sierra o Gasoduto Brasil-Bolívia, com 3.150 quilômetros de extensão, sendo 2.593 em território brasileiro, e 557 em território boliviano, exportando para o Brasil, o gás natural que se direciona até a região sudeste do Brasil, abastecendo principalmente o Estado de São Paulo.

ações que concentravam os ideais utópicos para a construção de novas capitais, como já havia acontecido com Brasília (1957-1960), ou com Chandigarh (1950-1955), na Índia.

Santa Cruz de la Sierra caracteriza-se como um nó de uma importante rede viária em processo de complementação que inclui: a Rodovia para Corumbá (Brasil), com financiamento proveniente de recursos de várias origens, sendo entre os mais importantes do Brasil; a estrada para San Matías - Cuiabá (Brasil), também com forte interesse brasileiro, por ser escoadouro de sua enorme produção, principalmente soja; conclusão de 160 km. da rodovia para a Argentina, com recursos da Banco Internacional de Desenvolvimento (BID); a ponte sobre o Rio Grande, essencial para as saídas ao Brasil, projeto deverá ser construído por concessão; viaduto ou rodovia periférica para a cidade de Santa Cruz, a ser construída através da lei de concessões. Entretanto, vale salientar que a manutenção da infraestrutura de transporte é dramática, apresentando fragilidades também em relação às suas estradas secundárias. (ANTELO, et. Al, s/d)

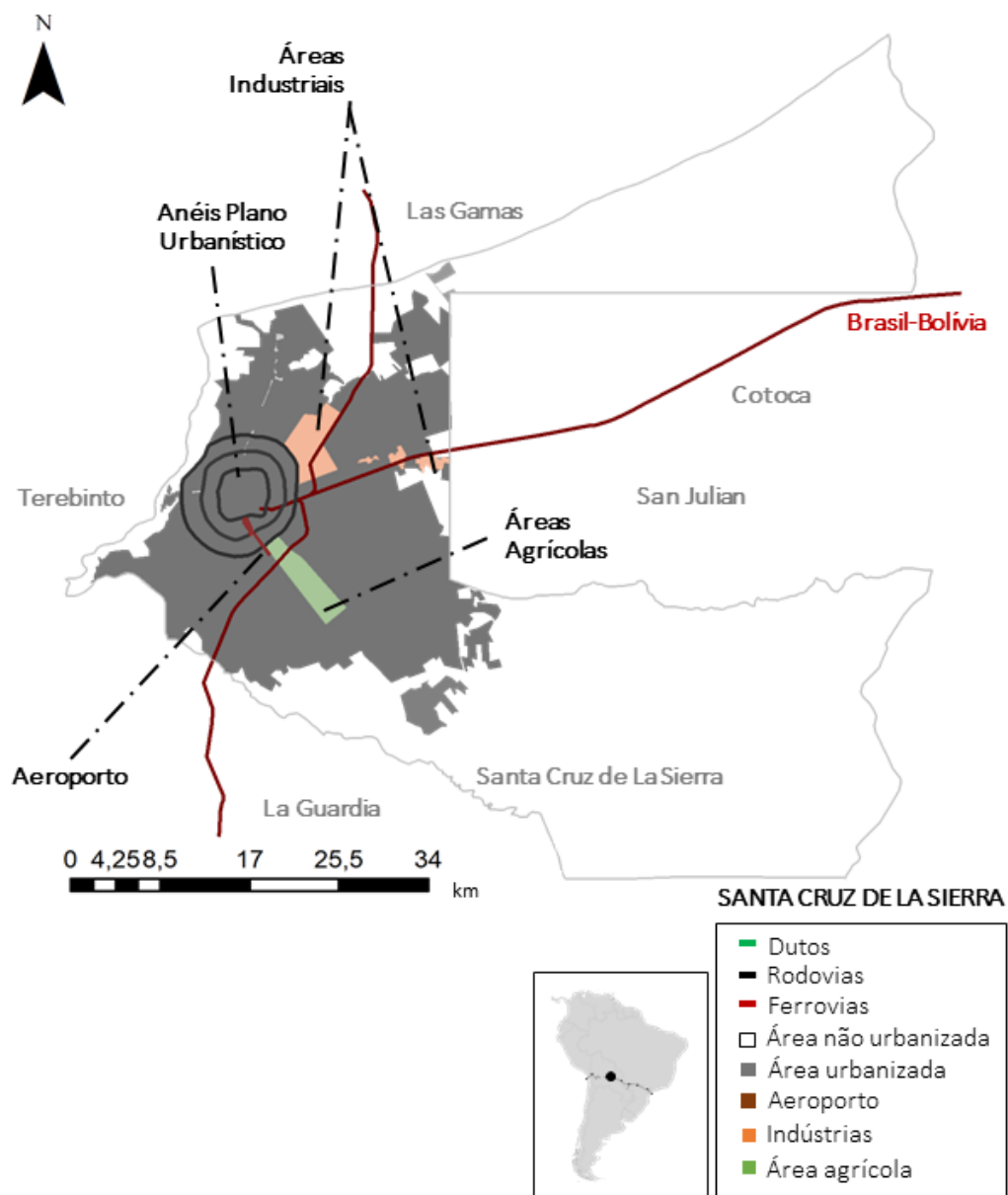


Figura 7-27 –Caracterização Urbana de Santa Cruz de La Sierra

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

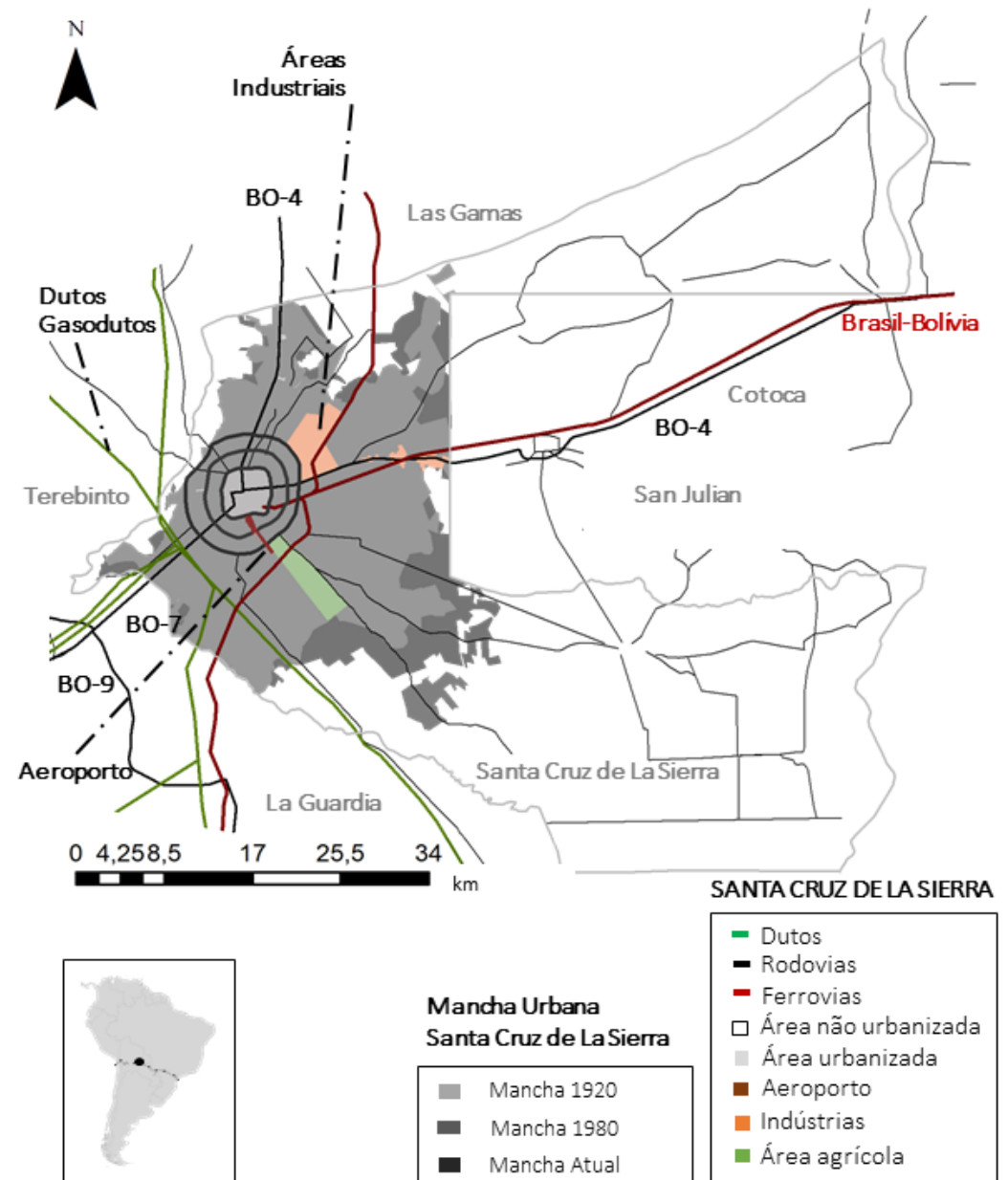
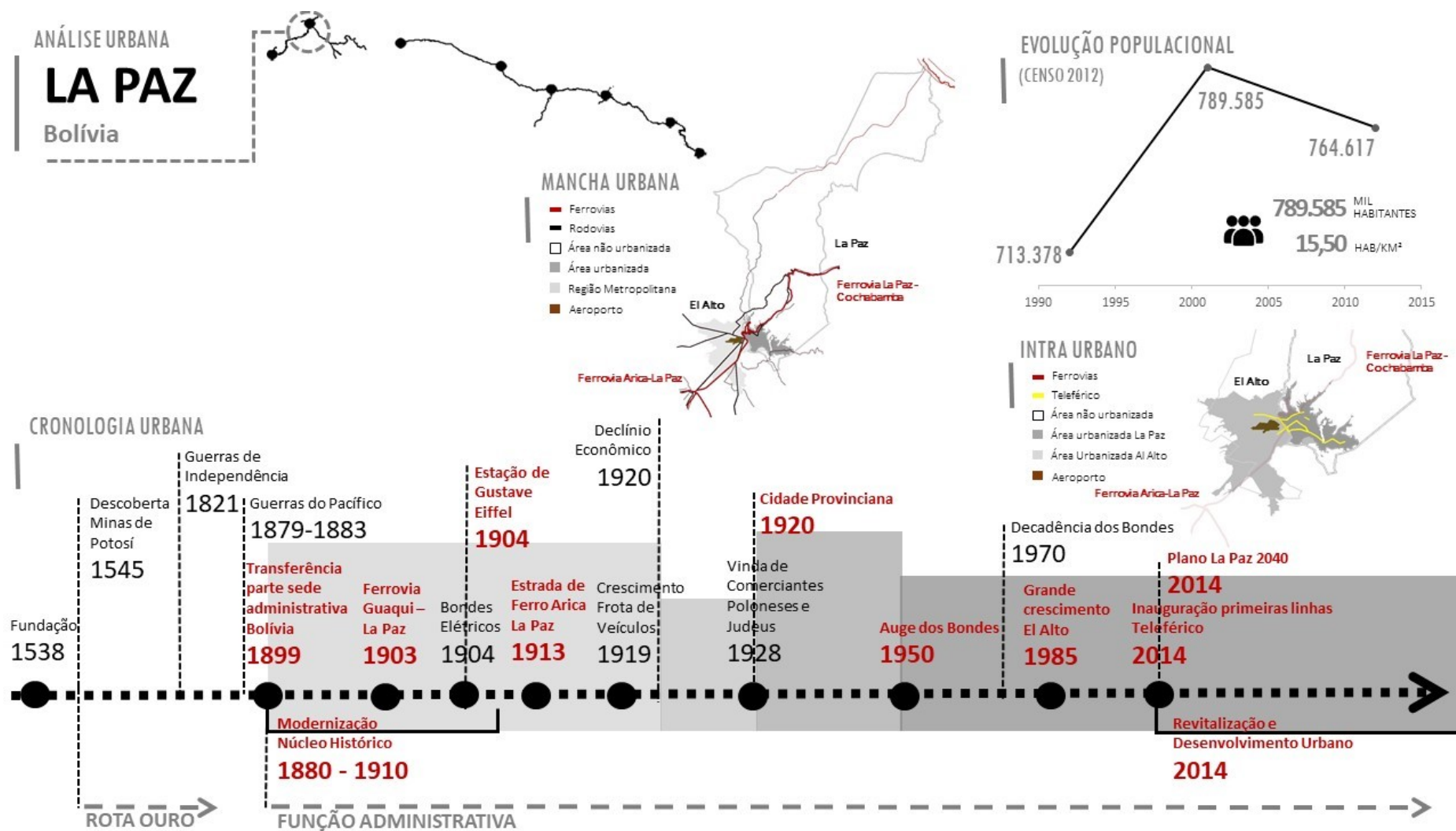


Figura 7-28 –Evolução da Mancha Urbana de Santa Cruz de La Sierra

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-29 –La Paz



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

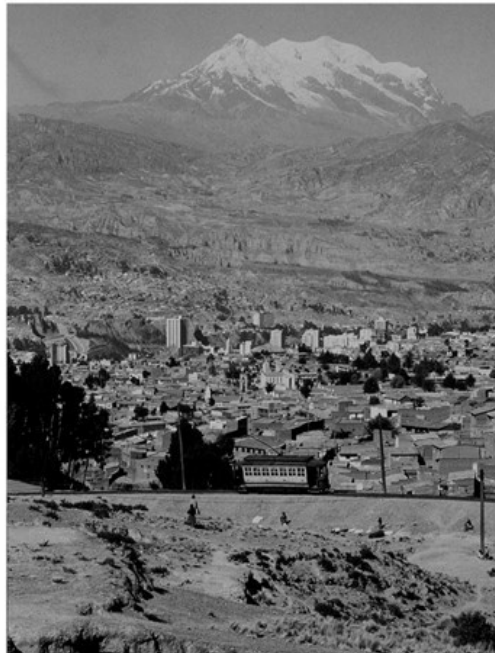
ANÁLISE URBANA

LA PAZ

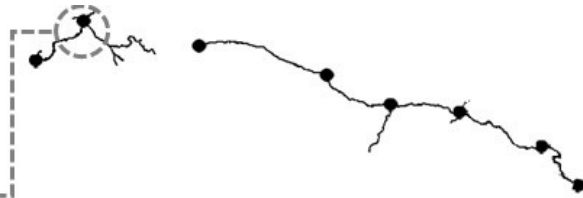
Bolívia

GALERIA

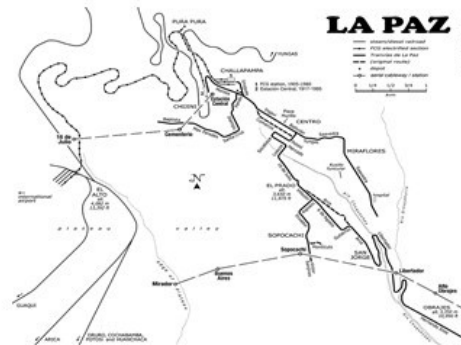
Fotografia tirada em 1970 por um turista japonês, Hirotugu Akiba.
<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>



Terminal oriental da Estrada de Ferro Carril Guaqui a La Paz:
Estação Challapampa em La Paz!
<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>



Setorização das antigas linhas de bonde e férreas na cidade de La Paz.
<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>

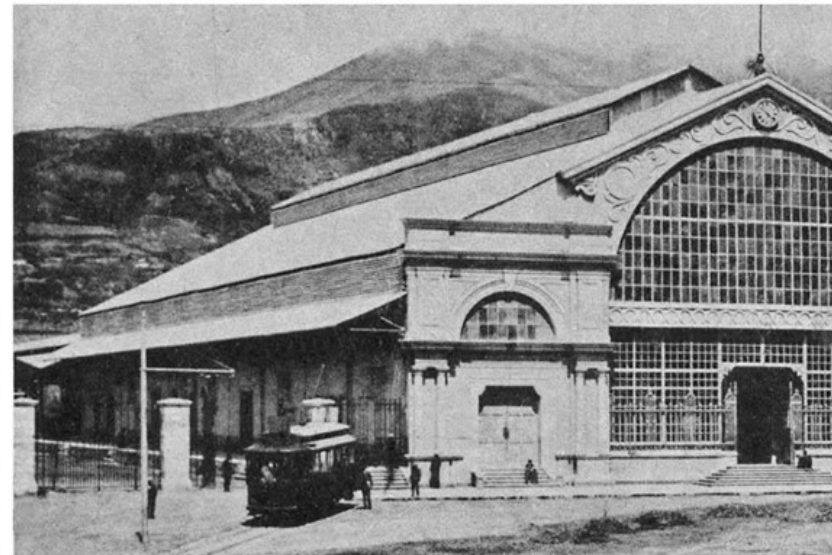


Setorização das antigas linhas de bonde e férreas na cidade de La Paz.
<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>



Figura 7-30 –Galeria La Paz

Vista ao norte da Av. 16 de Julio; El Alto e o aeroporto ficam nas colinas ao longe.
<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>



Estação da Estrada de Ferro Carril Guaqui a La Paz, projetada por Gustave Eiffel.
<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>

Fonte: Conforme descrição

7.1.7 La Paz

A Capital e sua região metropolitana

La Paz é a sede do governo da Bolívia, fundada em 1538, situada em meio ao altiplano andino, se caracterizava como residência de *encomenderos* espanhóis e como cidade de trânsito do comércio que ia da costa peruana a Potosí, grande centro produtor de ouro e prata, transportado à Espanha e a Europa nos séculos XVI e XVII.

Durante três séculos de colonização, os índios foram o sustentáculo econômico da cidade. De acordo com os arquivos históricos, os indígenas da cidade trabalhavam como *yanacunas*, ou seja, mão-de-obra gratuita das fazendas agrícolas e pecuárias concedida a espanhóis e crioulos. (ESCOBARI DE QUEREJAZU, 2009)

A crise econômica, no final da década de 1920, ganhou notoriedade na cidade, adquirindo uma forma caótica: em suas calçadas se vendia todo tipo de mercadoria, principalmente mantimentos, com vendedoras rodeadas de crianças. O comércio também foi ativado com a chegada de imigrantes judeus e poloneses a partir de 1928, que se estabeleceram nas ruas comerciais da cidade (ESCOBARI DE QUEREJAZU, 2009).

A década de 20 do século XX marcou um período de expansão no desenvolvimento urbano da cidade. A transferência da sede do governo para La Paz em 1899, trouxe a moda da europeização.

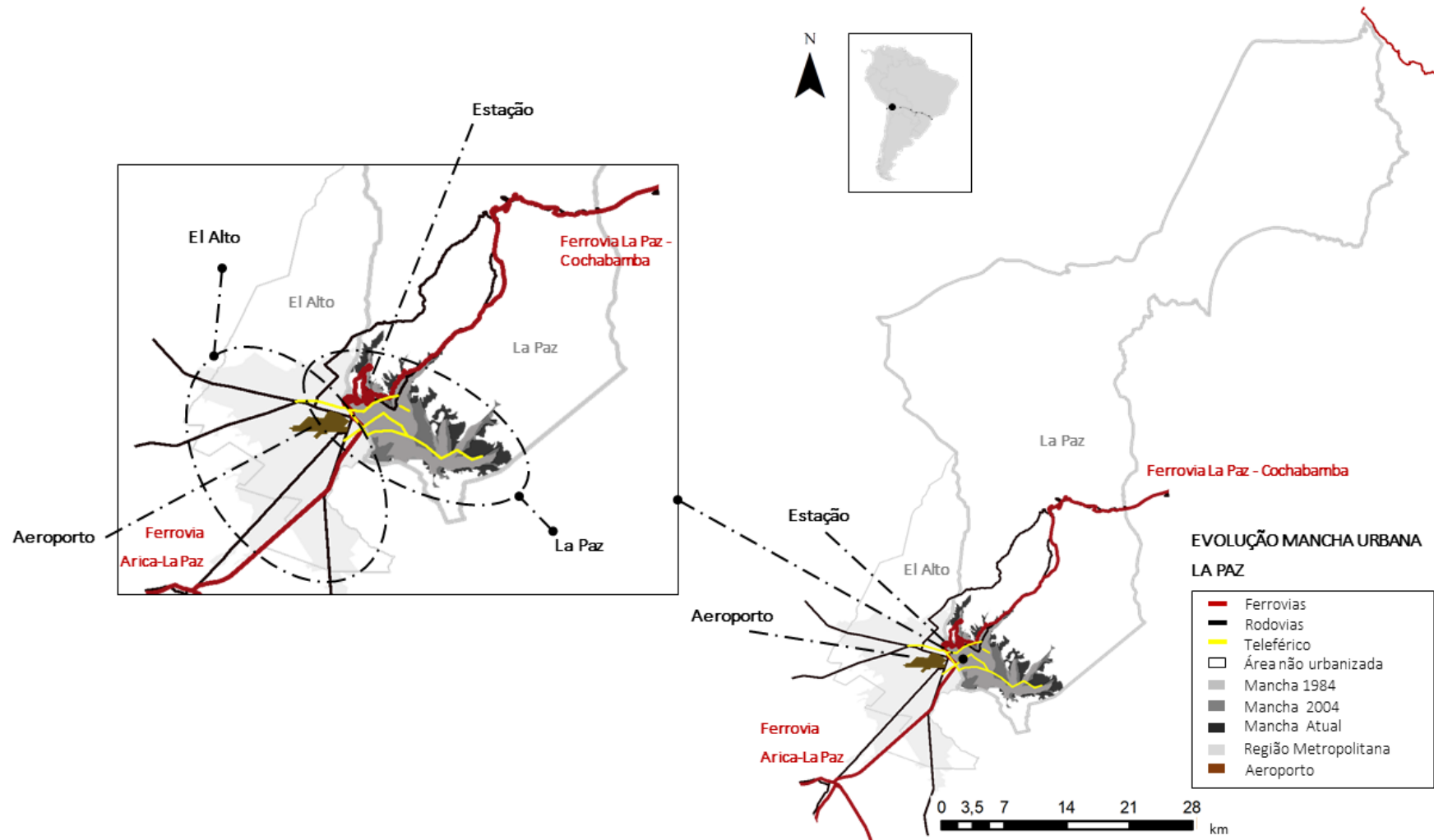
No caso de La Paz, o crescimento da cidade de El Alto tem sido a base para o crescimento dos centros vizinhos, de um modo em geral, a população residente no município de La Paz vem decrescendo ao longo dos últimos anos, decorrente de um processo de densificação centrípeta em direção às cidades de El Alto e La Paz, onde se concentra a maior parte das funções urbanas. Isso produz uma proximidade crescente dos centros do conjunto, facilitando a formação de assentamentos urbanos. (BOISIER, 2005)

El Alto carece da maior parte da infraestrutura urbana necessária e seus habitantes estão obrigados a resolver seus problemas por sua própria conta. Ao contrário Das regiões mais antigas (La Paz, Santa Cruz, Cochabamba e Oruro), a cidade não poderá beneficiar-se das obras públicas financiadas pelo Estado, como normalmente aconteceu antes de 1985 (...). Neste novo contexto de investimentos públicos, é evidente a desvantagem dos moradores de El Alto (...). Além da insuficiência de recursos financeiros, são evidentes a incapacidade técnica e a corrupção, institucionalizada ali como em todo o país. (ORTIZ, 2002)

Neste contexto, a cidade de La Paz iniciou um importante processo de consolidação e desenvolvimento, buscando a renovação e a modernização de sua estrutura urbana, além de melhorias na qualidade de vida da população, especialmente nas regiões próximas às encostas. A execução dos diversos planos municipais de desenvolvimento foi possível graças ao amparo da “sustentabilidade econômica”, favorecida pelos recursos do Imposto Direto sobre Hidrocarbonetos (IDH). Atualmente está em vigor o Plano de Desenvolvimento Municipal 2040, um plano que olha estrategicamente para o futuro da cidade de La Paz (SANDOVAL, 2015).

Apesar dessas conquistas interessantes na melhoria das condições de vida da população de La Paz, a pobreza ainda persiste. 33,8% da população tem problemas de acesso aos serviços básicos, educação, saúde e habitação (GAMLP, 2013: 44). Para continuar avançando na superação desses problemas e para que a população de La Paz, em particular a popular, satisfaça suas necessidades, seria necessária a continuidade, aprofundamento e sustentabilidade gradual do atual modelo urbano. Entretanto, a situação econômica nacional futura não é muito favorável devido à diminuição dos recursos do IDH e seu possível impacto no orçamento do município e na renda da população.

Figura 7-31 –Evolução da Mancha Urbana de La Paz e sua articulação metropolitana.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

La Paz é servida pelo Aeroporto Internacional de El Alto que se localiza a 14 km a sudoeste de La Paz. O acesso terrestre se dá pela Ruta Nacional 4, que liga La Paz com Corumbá, na fronteira com o Brasil. A rodoviária de La Paz, anteriormente estação de ônibus e de trens, foi construída pelo arquiteto francês Gustave Eiffel. É o portal principal para viagem de ônibus interurbanos em La Paz, com ligações para as principais cidades bolivianas. Também conecta a cidade com Santiago do Chile e Lima.

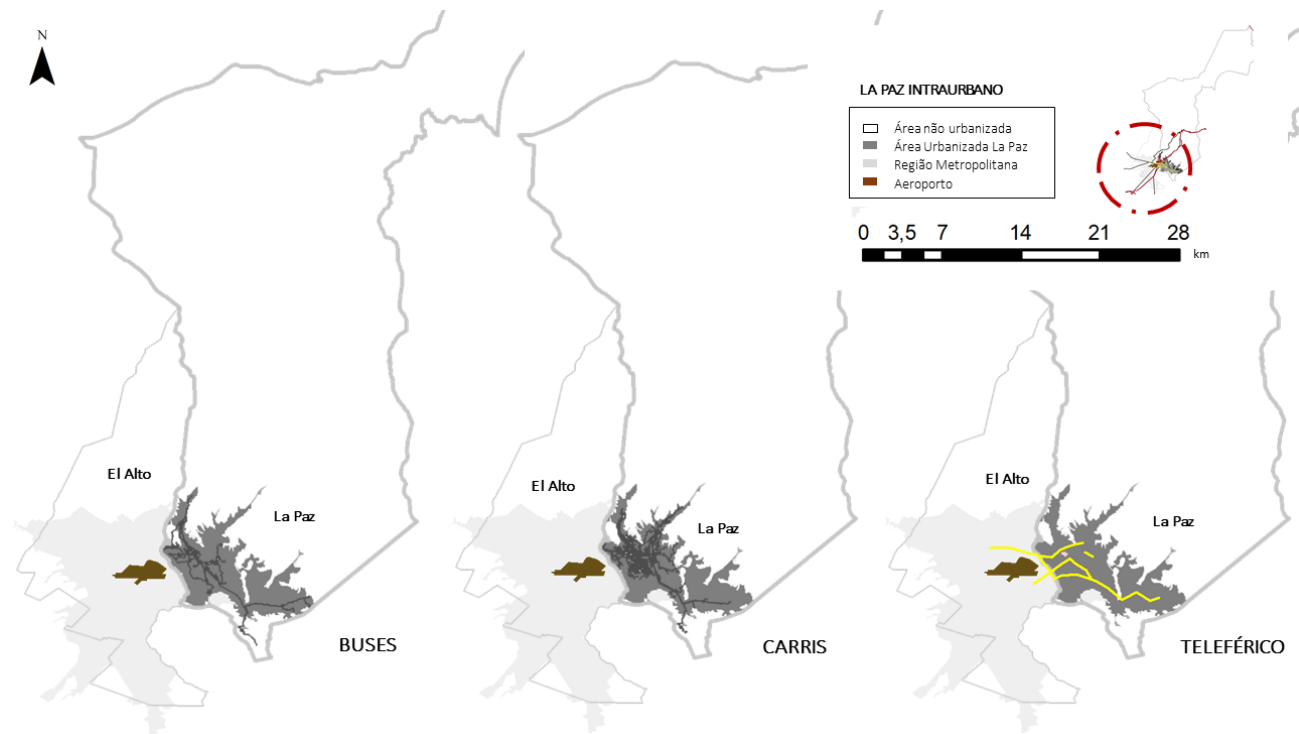
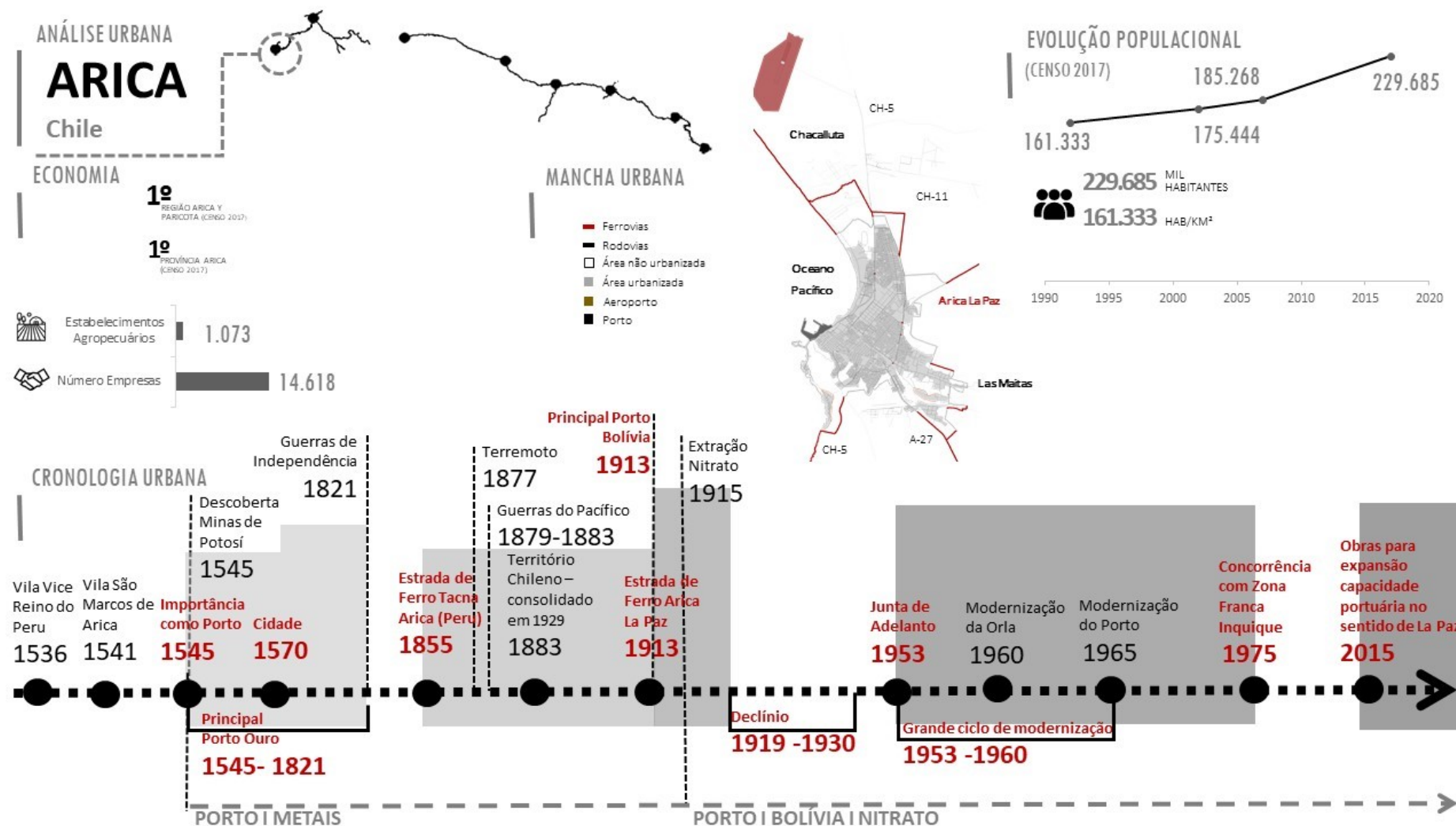


Figura 7-32 –Estruturação de transportes Intraurbanos de La Paz.

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-33 –Arica.

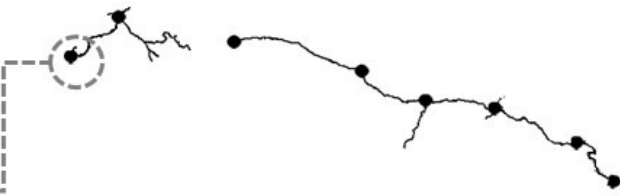


Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-34 –Galeria Arica.

ANÁLISE URBANA
ARICA
Chile

GALERIA



Atlas Hack, John Carter Brown Library, Providence (detalhe). apud: Doré, Andréa. (2014). America Peruana e Oceanus Peruvianus: uma outra cartografia para o Novo Mundo. Tempo, 20, 1-22. Epub October 24, 2014.



ZAGAL, Rodrigo Ruz; rosas, Luis Galdames; ARAYA, Alberto Diaz. Historia, Patrimonio y fotografía de la Junta de Adelanto de Arica (1958-1976). Exploraciones Teórico- Metodológicas. In: ARAYA, Alberto Díaz; AGUAD, Alfonso Díaz; PIZARRO, Elías Pizarro (compil.). Arica Siglo XX. Historia y Sociedad em el extremo norte de Chile. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá, 2010.



Fonte: Conforme descrição

7.1.8 Arica

O Porto do Pacífico.

O domínio espanhol é marcado a partir de 1536, quando ocorre a fundação da vila do Vice-reino do Peru em 1536. Cinco anos depois, em 1541, ocorreria a fundação da Vila de São Marcos de Arica. De um modo em geral, seu desenvolvimento é tido como precário até 1545, quando são descobertas em Potosí¹⁸⁸ as maiores minas de Prata do “Novo Mundo”, atraindo um significativo contingente populacional para a região, fazendo de Arica o principal porto para a saída da Prata. Deste processo, a então vila se transforma em cidade em 1570, sob a denominação: São Marcos de Arica.

Em decorrência da grande riqueza de toda a região, DORÉ (2014) destaca o fato de que entre 1550 até as primeiras décadas do século XVIII, as notícias sobre o império Inca e as riquezas minerais da porção ocidental da América do Sul influenciaram em vários aspectos a produção cartográfica sobre o continente. Este artigo analisa uma série de mapas produzidos a partir dos anos 1590, especialmente por alguns cartógrafos holandeses e portugueses, nos quais a centralidade do Peru se manifesta de formas diferentes, visando diversos objetivos. Além disso, toda a área passa a ser atrativa para a invasão de piratas, tendo o maior destaque as incursões do pirata inglês Bartholomew Sharp pela costa ocidental da América do Sul nos anos 1680 como um caso de circulação de mapas e de notícias das riquezas exploradas pelos espanhóis nesse período, bem como sua repercussão na cartografia.

Em muitos desses mapas, são destacadas as localidades de Potosi e Arica, indicações ao “Rio da Prata”, “Rio das Amazonas”, além de outras inúmeras localidades do então “Novo Mundo”, ilustrando dessa maneira

a importância da região aos movimentos internacionais estabelecidos com a descobertas dos metais preciosos nos domínios espanhóis.

Outro grande conflito marcado pela região, foi configurado pela Guerra do Pacífico, entre 1879 e 1883, envolvendo Chile e as forças conjuntas da Bolívia e do Peru. Deste confronto, a região de Tarapacá, à qual Arica fazia parte passou aos domínios Chilenos (após longas discussões e tratados internacionais, finalizadas apenas em 1929). Deste conflito, a Bolívia também perderia sua saída para o mar, configurada pela região de Antofagasta, deste processo, o porto de Arica seria a opção de saída para o Oceano das mercadorias bolivianas.

Tendo em consideração a histórica movimentação de trens entre as cidades de Arica (Chile) e La Paz (Bolívia), e de Arica a Tacna (Peru), sobretudo no início do século XX, em reflexo da inauguração do Trecho entre Arica e La Paz em 1913, possui atualmente seus serviços suspensos. Até 1997 ocorria a prestação de serviços de passageiros, interrompidos após a inauguração da Ruta CH-11 (responsável pela comunicação entre Chile e Bolívia). Em relação aos serviços de carga, em meio a esta rota, foram interrompidos em 2001, após danos às pontes e vias em decorrência de fortes chuvas na região. O histórico trecho Tacna-Arica, construído pela então companhia inglesa The Arica & Tacna Railway Co, inaugurado em 1856, caracteriza-se hoje como a única ferrovia internacional em atuação no Peru, sendo utilizada para passeios turísticos.

Imerso em um novo período de declínio, buscando conter o declínio populacional da região, em 1953 o Governo adotou uma série de medidas judiciais destinadas a promover o desenvolvimento da cidade, ações alcançadas principalmente por meio da isenção de impostos alfandegários. Três grandes iniciativas moldaram o que a cidade de Arica é hoje: o Porto Livre (ROSAS, 2010), o Plano de Industrialização e a

¹⁸⁸ As Minas de Potosí localizam-se no cerro de Potosí, na região então denominada como Alto Peru, atual Departamento de Potosí, na Bolívia. Constituíram-se no principal centro produtor de prata em toda a América, durante o período colonial.

Comissão de Desenvolvimento (*Junta de Adelanto*), uma instituição pública estadual. Esta última foi a experiência de descentralização mais inédita e exitosa que já se fez no Chile e dificilmente será esquecida pelo povo de Arica. Onde houver edificação, obra ou infraestrutura construída com visão de futuro e qualidade, verificar-se-á que foi o trabalho da *Junta de Adelanto*. (PLADECO, 2016)

No início, a *Junta de Adelanto* trabalhava por conta própria, principalmente na construção de moradias e infraestrutura urbana, à medida que os projetos se tornavam mais complexos, foi criada a Comissão de Planejamento Regional do CERPLAN, (...). O Porto de Arica foi a obra civil mais importante construída pela Câmara de Avanço, a construção teve início em 1960 (...). O porto custava na altura cerca de 50 milhões de escudos e para a sua construção foi dinamitado um grande número de rochas do Morro, de forma a unir a Ilha do Alacrán ao continente, formando um quebra-mar natural. Em 1965 foram concluídas as obras fundamentais: o passeio marítimo, o molo e a esplanada do enorme “L” com 1.042 metros de comprimento. (PLADECO, 2016)

Em relação aos aspectos urbanos, na primeira parte do século XX iniciou-se a expansão para o setor norte, mantendo sua relação com a orla costeira, com um passeio, "La Rambla", e um balneário no setor "Los Baños", onde atualmente o Porto de Arica está localizado. A expansão define naturalmente o limite urbano do Norte através da bacia do rio San José. Na década de 1960, o acesso do centro urbano ao litoral era limitado pela construção do Porto. A cidade continua sua expansão além do rio San José, aproveitando a esplanada -meseta- que se forma entre Cerro Chuño e Playa Chinchorro. Novas populações emergem e o caráter residencial se consolida.

Por ser um país costeiro, a atividade portuária é significativa no Chile, ao longo de sua costa, diversas cidades se destacam neste setor. Desde os anos 90 a região de Arica vem perdendo espaço no cenário econômico para outras regiões, sobretudo Inquique. Transição esta, que começa em

meados de 1975, quando se consolida a Zona Franca de Inquique (ZOFRI) na região de Inquique, em meio às políticas nacionais consolidadas nos ideais do liberalismo. As novas funções adquiridas impulsionam a atividade econômica urbana de Inquique, cujos aspectos se sobrepõem ao contexto econômico regional. Deste processo, medidas governamentais vêm sendo tomadas com o intuito de revitalização e melhorias sobretudo na infraestrutura portuária de Arica (FIGUEIROA; FUENTES: 2009).

O Parque Industrial de Arica ou Porta das Américas, inicialmente projetado nas proximidades Rota Pan-americana Arica - La Serena, ao norte da cidade, se encontra atualmente imerso ao centro geográfico de Arica, sendo favorecido pela conexão direta com as vias internacionais de acesso ao Peru e à Bolívia. Outra área industrial de destaque na região se caracteriza pela Zona Franca de Inquique - ZOFRI, próxima ao Aeroporto Internacional Chacalluta, situado mais próximo da fronteira com o Peru.

Buscando a amenização deste processo, atualmente vem sendo realizadas ações no intuito de se modernizarem as instalações portuárias de Arica, incluindo planos de expansão da infraestrutura existente e o planejamento de uma nova e moderna infraestrutura portuária ao norte de Arica na região de Lluta, cujas ações foram iniciadas em 2015, correspondendo à construção dos primeiros seis hectares para armazenamento de carga. A modernização, contribuirá significativamente para estabelecer a cidade de Arica como um centro internacional de negócios com alto apoio logístico, não só para a região, mas também para a vizinha macrozona internacional e o eixo Ásia-Pacífico.

Dada a composição de sua carteira de negócios e a alta concentração de seus clientes do mercado boliviano, deve continuar a ser o “porto natural da Bolívia. A possibilidade de crescimento na movimentação de cargas boliviana é uma realidade, considerando os resultados dos últimos anos e a estratégia com que a Bolívia administra seu comércio internacional.

É de importância estratégica para o porto e desenvolvimento econômico de Arica, a realização de novos investimentos na infraestrutura portuária, rodoviária e ferroviária, reafirmando o posicionamento de Arica em meio aos projetos de articulação dos corredores bioceânicos articulados com a América do Sul e central.

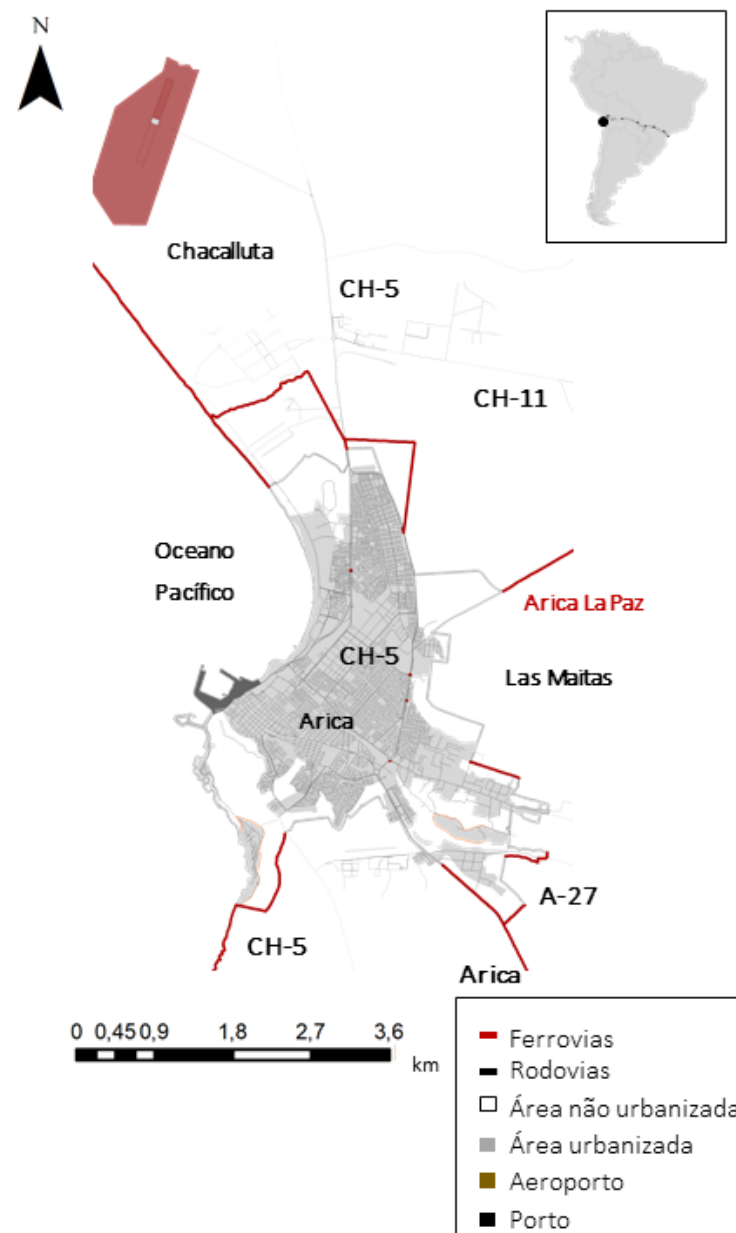


Figura 7-35 –Caracterização Urbana de Arica

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

CORREDOR ATLÂNTICO

Corredores Oceânicos
Europa

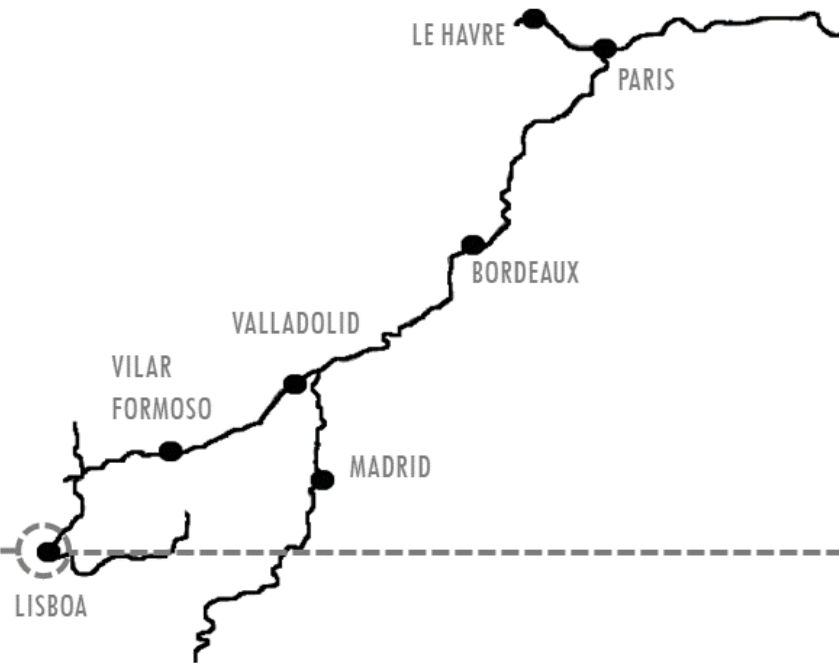
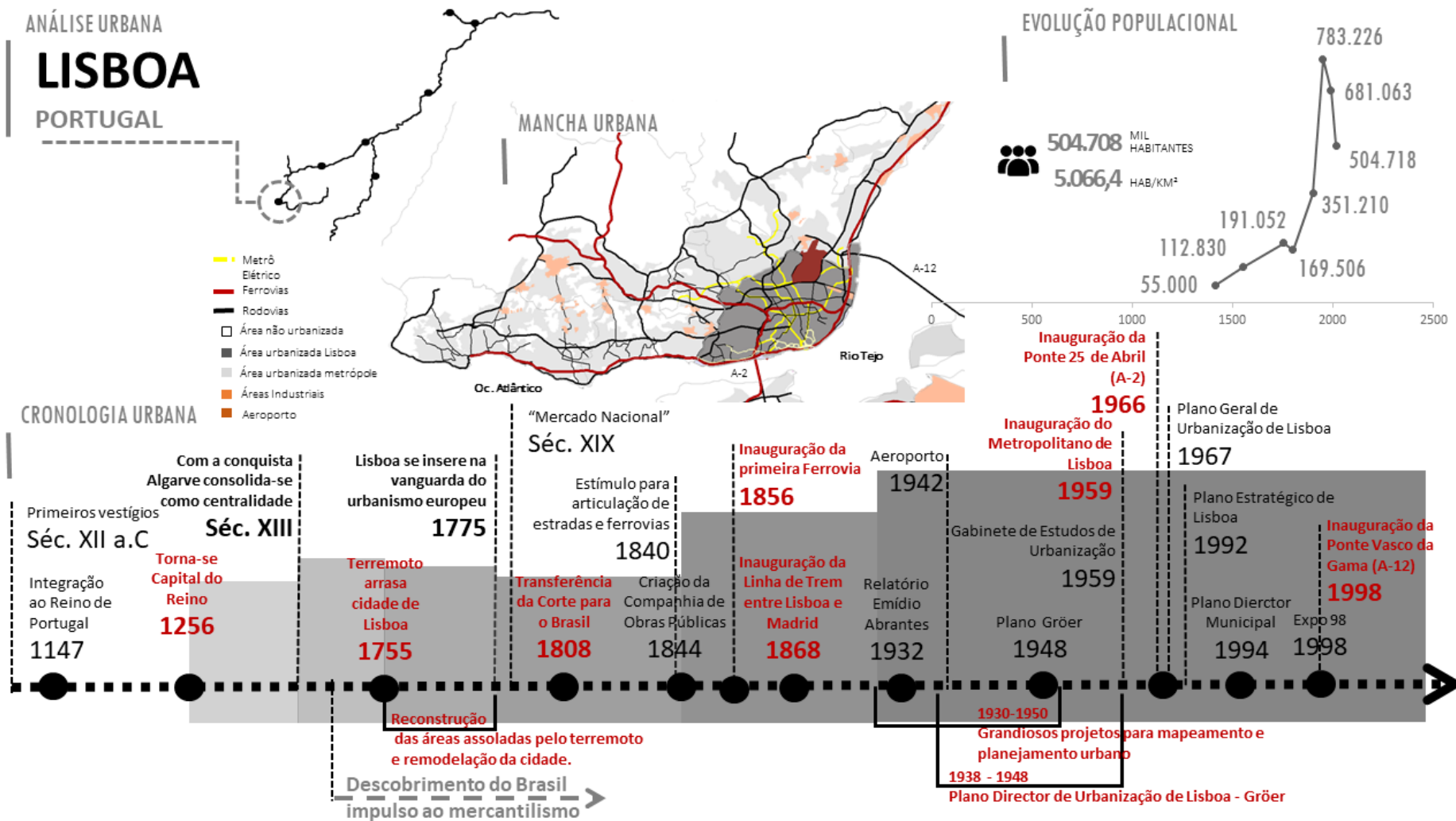
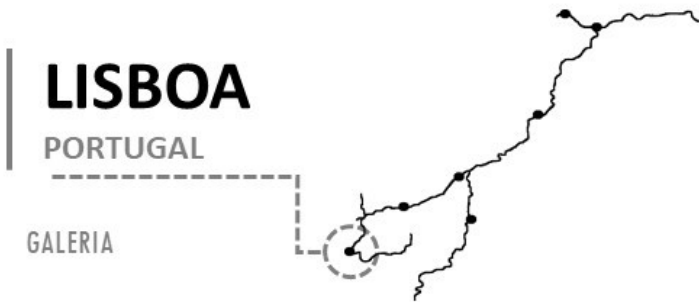


Figura 7-36 – Lisboa

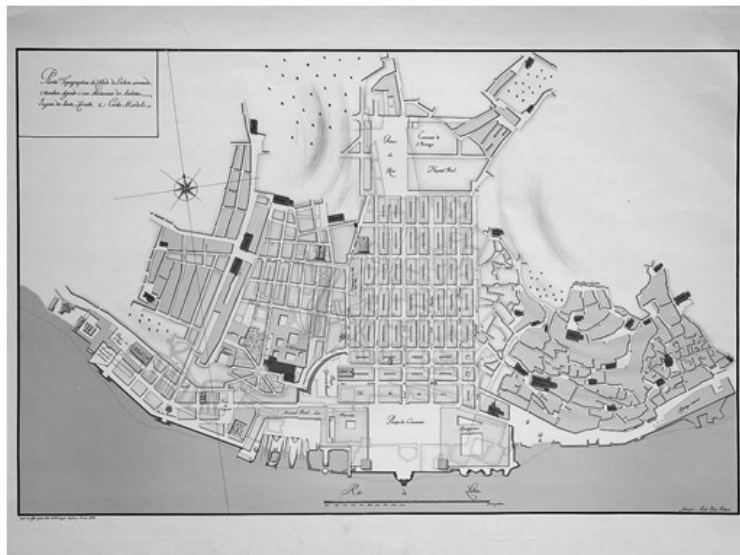


Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-37 –Galeria Lisboa



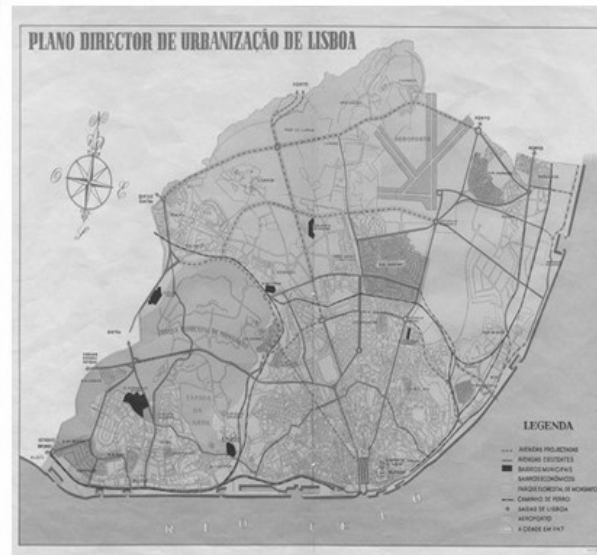
Planta da cidade de Lisboa, apresentando a rosa, as áreas ocupadas pela antiga cidade, arruinadas pelo terramoto de 1755, às quais se sobrepõe, a amarelo, o projeto de reconstrução, elaborado pelos arquitetos Eugénio dos Santos Carvalho e Carlos Mardel.
<http://a.cervo.museudelisboa.pt/ficha.aspx?inicio=1&ns=216000&id=2306>



Plano Geral de Urbanização de Lisboa, 1967.
<https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/planeamento-urbano/evolucao>



Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa - PGUEL (Etienne de Gröer) – 1948.
<https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/planeamento-urbano/evolucao>



Fonte: Conforme descrição

7.2.1 Lisboa

Porta do Atlântico

Com a conquista do Algarve, em meados do século XIII, Portugal adquire a expressão territorial que mantém ainda hoje. Deste processo, a cidade de Lisboa se posicionaria como a principal centralidade para o exercício do poder, econômico e político de Portugal. Ao longo de vários períodos, a capital teria diferentes posicionamentos. Com a afirmação de Lisboa como capital e maior cidade do País, a cidade concentraria um elevado grau de poder, simbolizado ao longo de anos pelo dimensionamento simbólico do Terreiro do Paço.

De acordo com CARREIRA (2014), Lisboa passou por importantes transformações urbanísticas nos reinados de D. Pedro II, D. João V e inícios do de D. José I, abruptamente interrompidas pelo grande Terramoto de 1755. Em sua análise, a autora destaca o fato de que a maioria dessas intervenções se deveu “à iniciativa régia e, em menor quantidade, à do Senado municipal e a particulares, e consistiram, fundamentalmente, na abertura de vias periféricas e, dentro da cidade, no alargamento, regularização e calçamento de diversas ruas.” Neste contexto, foram melhoradas as comunicações da capital com as áreas envolventes, assim como a qualidade do ar que se respirava.

Em 1755 a cidade de Lisboa é atingida por um terremoto que avassala sua unidade urbana, de acordo com MURTEIRA (1999) a cidade seria “recriada através do elemento arquitectónico”, na sua dupla qualidade simbólica e unificadora. Nesse processo, a Lisboa pombalina se inseriria em meio aos debates urbanos vigentes na Europa: *De Germain Boffrand (Livre d'architecture, 1745)*, *a D'Alembert (L'Encyclopédie, 1751-1772)*, *Lugier (Essai sur l'architecture, 1753)*, *Monetsquieu (Essai sur le goût, 1757)* e *Willian Chambers (Treatise on Civil Architecture)*, nesse sentido, Lisboa se colocava no “no grupo das cidades mais bem planeadas da época.

Após as intervenções urbanísticas decorrentes do terremoto de 1755, Lisboa sofreria novas transformações ao longo do século XIX (PENÉLOPE, 1994), em decorrência do desenvolvimento das ferrovias em diferentes partes do território português. Sendo Lisboa sua capital, uma série de projetos seriam propostos para a conexão da cidade com diferentes regiões portuguesas, assim como às regiões da Espanha, sobretudo com a cidade de Madrid.

MATOS (2009), destaca que “durante o século XIX, o desenvolvimento econômico de Portugal pressupunha a criação de um mercado nacional, que só se tornaria viável com o desenvolvimento dos meios de comunicação”, permitindo dessa maneira, a maior e melhor circulação de pessoas e produtos, superando assim as desigualdades regionais. Neste sentido, a partir da década de 1840, inúmeras estratégias passam a ser associadas ao aumento de estradas e redes ferroviárias.

Neste contexto, a Companhia de Obras Públicas é fundada em 1844 por iniciativa de um grupo de empresários lisboetas, legalmente autorizados para a melhoria das comunicações no país sob a supervisão do Governo. Mesmo com as facilidades concedidas, a Companhia de Obras Públicas não consegue finalizar sus ações e com graves dificuldades financeiras entra rapidamente em declínio, tendo-se encarregado apenas da construção e melhoramento de algumas estradas e efetuado os estudos para a estrada que contornaria Lisboa. Suas atividades foram encerradas em 1856, mesmo ano do lançamento da primeira linha ferroviária em Portugal.

Entre as principais obras destaca-se a construção do eixo que circunda Lisboa e da linha férrea de Lisboa à fronteira com Espanha. A esse respeito, MATOS (et.al, 2009) descreve que em 1868 foi inaugurado o serviço directo entre Lisboa e Madrid para passageiros de 1ª classe, sendo também inaugurados os serviços ferroviários entre Lisboa e Vigo.

Por longo período a questão dos transportes assombrou o território português, um fato marcante também para a vizinha Espanha. De um modo em geral, as comunicações eram mais bem articuladas por via

marítima. Desta maneira, o desenvolvimento ferroviário buscava o fortalecimento econômico nacional, hierarquizado a partir de rotas terrestres, permitindo também a melhoria das articulações com o território espanhol. PEREIRA (2012) destaca que até 1852, a única via de comunicação terrestre de qualidade em Portugal era a estrada responsável pela conexão entre Lisboa e Coimbra. Já em relação aos portos, os investimentos seriam marcantes entre os séculos XVIII e a segunda metade do século XIX.

Outro período de grandiosas intervenções pode ser caracterizado entre os anos de 1930, e 1950, momento em que diversos estudos foram realizados com o intuito de se cartografar e replanejar diferentes áreas da cidade. Entre os temas em discussão, a mobilidade urbana era vista como área de importância aos projetos em estruturação. Em 1932, o engenheiro António Emídio Abrantes apresentaria “um relatório que visava a elaboração de um futuro plano de urbanização no qual se propusessem medidas a desenvolver durante as próximas décadas” (BRITO, CAMARINHAS), buscando acima de tudo a modernização lisboeta. Outro estudo seria apresentado também em 1938: “Elementos para o estudo do plano de urbanização da cidade de Lisboa”¹⁸⁹.

Destacam-se as ações previstas para o Bairro da Mouraria, descrito na época como “um bairro desfavorecido, (...) de construções insalubres e inestéticas, alvo de preocupações higienistas e sociais” e a construção do Parque de Monsanto (1934-38). Entre 1938 e 1948, teriam destaque os estudos e propostas para o desenvolvimento do Plano Director de

Urbanização de Lisboa, tendo sido contratado para tal execução o urbanista Étienne de Gröer¹⁹⁰. “O Plano Director de Urbanização será uma síntese das suas ideias e aplicação das teorias de urbanismo que tinha vindo a desenvolver quer pela sua actividade prática, quer enquanto professor do Instituto de Urbanismo de Paris.” (BRITO, CAMARINHAS). Entre seus ideais, defendia a intervenção da Câmara Municipal de Lisboa e do Estado na criação de habitações sociais (ANDRÉ, 2015), defendendo também a prática do ordenamento urbano por meio de um zoneamento funcionalista, permitindo a rentabilização das atividades urbanas. Também merecem destaque suas intervenções realizadas em meio ao estudo dos “espaços livres públicos”, realizando um grandioso inventário de todos os espaços existentes: “Lisboa é privilegiada no que diz respeito ao seu enquadramento natural” (GRÖER, 1948)

Neste plano, aprovado em 1948, de Gröer propôs a ligação do Parque de Monsanto com a área do Parque Periférico, que, juntamente com a área do aeroporto e do Parque Oriental, dariam corpo à coroa verde de Lisboa, desenhada como green belt, em torno do centro da cidade. Por oposição à tão discutida linha de desenvolvimento no sentido Norte (o eixo Baixa Pombalina/Avenida da Liberdade), resultado da influência haussmanianna no pensamento de Ressano Garcia e no traçado da cidade pós-pombalina, Étienne de Gröer propôs um modelo radioconcêntrico que invertia o modelo que tinha vindo a ser aplicado no desenho de Lisboa. Ao

¹⁸⁹ De acordo com a análise de BRITO e CAMARINHAS, a proposta n.º 424 datada de Dezembro de 1932 teria sido efetuada pelo presidente da Comissão Administrativa, General Vicente de Freitas, visando a organização de uma “Comissão de Urbanização”, que tempo depois aprovaria a chamada Junta Urbana de Higiene, em sessão de Câmara datada de 26 de Janeiro de 1933. Neste contexto foi então nomeada uma equipe constituída pelos engenheiros: António Emídio Abrantes, António Nunes Freire e Álvaro Fontoura e os arquitetos Henrique Taveira Soares, António Piloto e Dr. Alberto Gomes. (SILVA, 1933)

¹⁹⁰ Nascido em Varsóvia e naturalizado francês. Realizou seus estudos no liceu de Nice e diplomou-se em Arquitetura pela Escola de Belas-Artes de São Petersburgo; iniciou a sua

atividade profissional no Gabinete Municipal de Urbanismo de São Petersburgo. Anos mais tarde também atuou em cidades da França e Rio de Janeiro onde atuou nas obras do chamado Plano Agache, responsável por inúmeras obras de revitalização da cidade. Além de sua atuação como urbanista, também se dedicou à academia, onde no Instituto de Urbanismo de Paris, desenvolveu uma série de trabalhos dedicados à aplicação das teorias da “cidade-jardim” e sua aplicação na Inglaterra. Após a invasão da França pela Alemanha na 2ª Guerra Mundial, refugiou-se em Portugal.

grande eixo barroco, de influência francesa, de Gröer contrapôs o modelo inglês de estrutura menos rígida e adaptado às características morfológicas e à topografia da cidade de Lisboa. (BRITO, CAMARINHAS)

De acordo com a análise de BRITO e CAMARINHAS, “o Plano Director de 1938/48 inaugurara uma metodologia que se tornou corrente na prática urbanística portuguesa”, iniciada por António Emídio Abrantes em 1932. “Sabe-se que muitas das teorias urbanas do século XX viajaram pela Europa, em complexos itinerários constituídos pelas redes de colaboração que caracterizaram também os percursos profissionais dos urbanistas.”

Outros importantes projetos do ponto de vista da estruturação urbana desenvolvidos na cidade de Lisboa podem ser considerados: Gabinete de Estudos de Urbanização – GEU (Guimarães Lobato, 1959); Plano Geral de Urbanização de Lisboa (Plano Meyer-Heine, 1967); Plano Estratégico de Lisboa – PEL, 1992; Plano Diretor Municipal – PDM – 1994; Visão Estratégica de Lisboa 2002/2012 e a Carta Estratégica de Lisboa 2010 – 2024. Entre as ações de maior impacto ao traçado urbano lisboeta destacam-se:

- **Gabinete de Estudos de Urbanização – GEU (Guimarães Lobato, 1959)**

Com a criação do Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU) em 1954, tem início o processo de revisão e atualização do Plano de 1948. O Plano Diretor de Urbanização de Lisboa (PDUL) de 1959 manteve a maior parte das propostas do plano anterior, embora tivesse introduzido alterações importantes. Entre outras, a construção da Ponte sobre o Tejo a partir de Alcântara ligando a Almada, uma autoestrada contornando o Parque de Monsanto (de Alcântara por Campolide até à Buraca) e a construção de duas autoestradas, uma para o Norte e outra para o Sul na continuação da Ponte.

- **Plano Geral de Urbanização de Lisboa (Plano Meyer-Heine, 1967)**

A sua elaboração decorre da necessidade de um instrumento que enquadrasse a nova realidade urbana: o aumento do tráfego automóvel, o arranque da rede de metropolitano, a construção da Ponte sobre o Tejo e o início do processo de terciarização do centro e do crescimento dos arredores da cidade. Os estudos resultaram em um instrumento de ordenamento territorial que abrangia a totalidade da área do concelho elaborado entre 1963 e 1967, mas apenas publicado em 1977. As principais linhas orientadoras deste plano foram:

- Criação de um eixo-distribuidor, apoiado a norte e a sul na autoestrada do Norte e na Ponte, passando pelo Aeroporto;
- Prolongamento da Av. da Liberdade como grande eixo monumental, mas com funções de autoestrada como no PDUL anterior, com o objetivo de descongestionar a Baixa e criar um polo que atraía o tráfego para fora do centro, o Alto do Parque;
- Divisão da Cidade em “unidades base de planeamento”, designadas por Unidades de Ordenamento do Território (UNOR´s)

- **Plano Estratégico de Lisboa – PEL, 1992;**

Decorre do processo de aceleração das transformações urbanas e das mudanças sociais, nas grandes metrópoles e cidades, levando ao questionamento metodológico inerente às práticas de Planeamento Urbano ao longo das décadas de 1940 e 1970. Nesse sentido, em 1992 seria elaborado o Plano Estratégico de Lisboa, aprovado em 1992, sendo um importante instrumento dedicado ao desenvolvimento lisboeta ao longo dos 10 anos subsequentes à sua aprovação.

- Fazer de Lisboa uma cidade atrativa para viver e trabalhar;
- Tornar Lisboa competitiva nos sistemas das cidades europeias;
- Reafirmar Lisboa como capital metrópole;
- Criar uma administração moderna, eficiente e participada.

Foram traçadas 4 áreas estratégicas de atuação: I - Área Central de Lisboa – Centro da cidade e da AML; II - Charneira Urbana - Arco Terciário Direcional; III - Coroa de Transição – Periferia com articulação Metropolitana; IV - Arco Ribeirinho – Ligação da cidade ao rio sem perder o porto.

Entre os marcos deste processo, destacam-se as importantes operações de requalificação da zona ribeirinha, efetuada pela Administração do Porto de Lisboa e da Zona Oriental da cidade, através da realização da Exposição Mundial 1998.

- **Plano Diretor Municipal – PDM – 1994**

O Plano Diretor Municipal de 1994 estabeleceu as regras de ocupação, uso e transformação do território municipal, cujas diretrizes encontram-se em atuação até os dias atuais. Entre as principais estratégias:

- Revalorização da função habitacional no conjunto da cidade, e em particular, na sua área central;
- Estabilização do conjunto urbano consolidado, com prioridade à área central da cidade;
- Requalificação da estrutura funcional/terciária e desenvolvimento de novas centralidades;
- Reconversão da zona industrial oriental para serviços avançados de apoio à indústria e para desenvolvimento da plataforma logística de Lisboa;
- Valorização da qualidade ambiental de Lisboa;
- Melhoria da acessibilidade/mobilidade na área central da cidade.

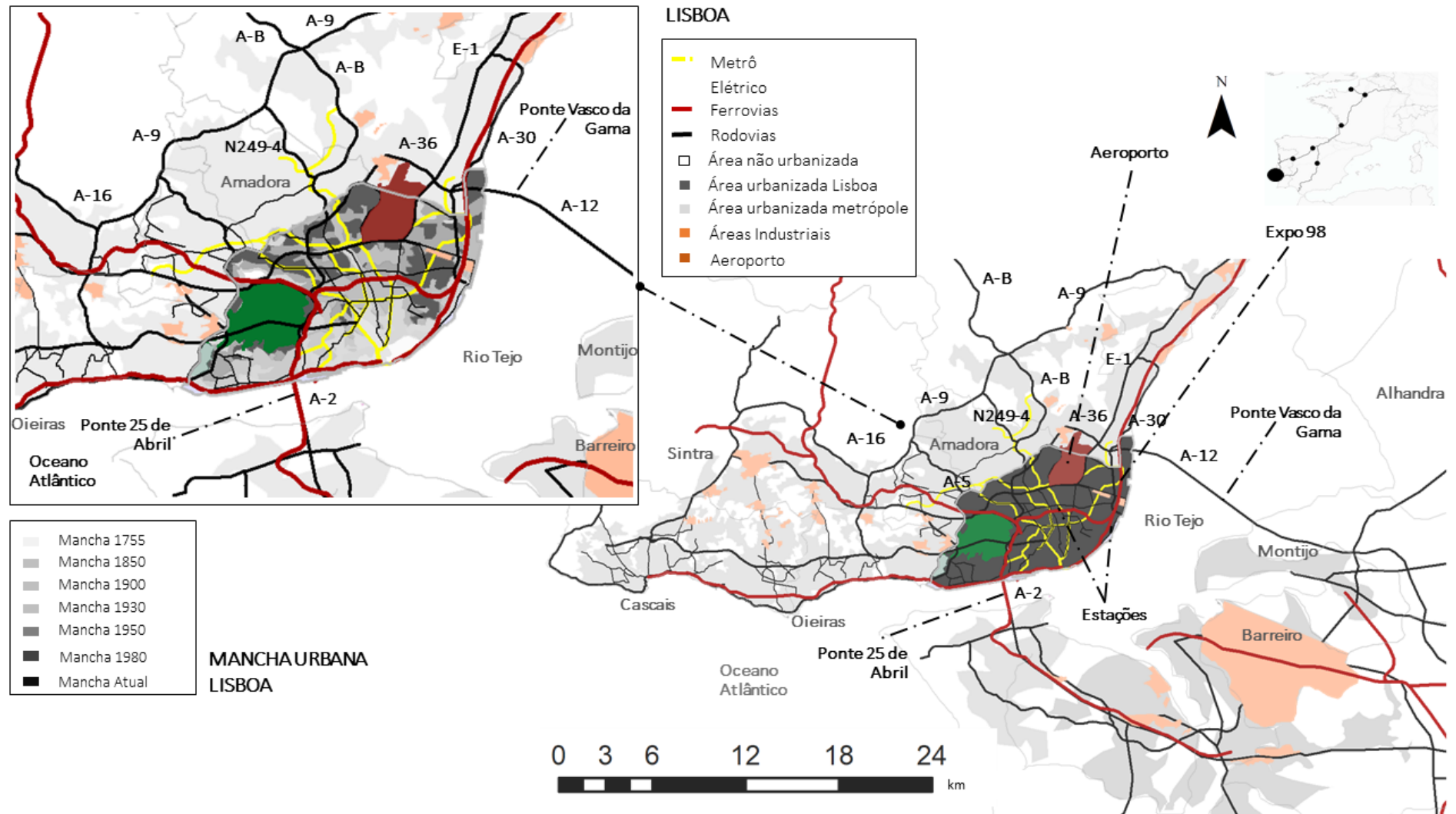
No que se refere à mobilidade, o plano de 1994 abandonou a ideia de prolongamento do eixo central da Avenida da Liberdade e manteve o sistema de circulação radio-concêntrico patente desde o Plano de Gröer.

Além disso, criou o corredor verde de Monsanto/Parque Eduardo VII e instituiu também pela primeira vez a proteção de valores ambientais e paisagísticos, designadamente o sistema de vistas, e de bens culturais, como a “Carta Municipal do Património”.

Retomando o contexto da Exposição Mundial de 1998, vale destacar o fato do potencial de reestruturação urbana atrelado aos grandes eventos mundiais (que nem sempre se refletem em continuidade com o fim dos grandiosos eventos), emblemas de modernidade, em um mundo onde a cidade moderna se mostra como um modelo universal a ser seguido e replicado. Neste sentido, a concepção da Expo’98 pode ser vista como um projeto mais amplo e estratégico para Portugal e mais propriamente para a cidade de Lisboa, muito em decorrência do projeto de revitalização dos quase 340 hectares privilegiadamente localizados junto ao rio Tejo, na parte oriental da cidade de Lisboa, criando uma estrutura urbana, econômica e financeira dignos dos grandiosos projetos de reestruturação urbana e de logística de transportes regionais desenvolvidos em meio às grandes cidades mundiais. (VILALOBOS, MOREIRA, 1998)

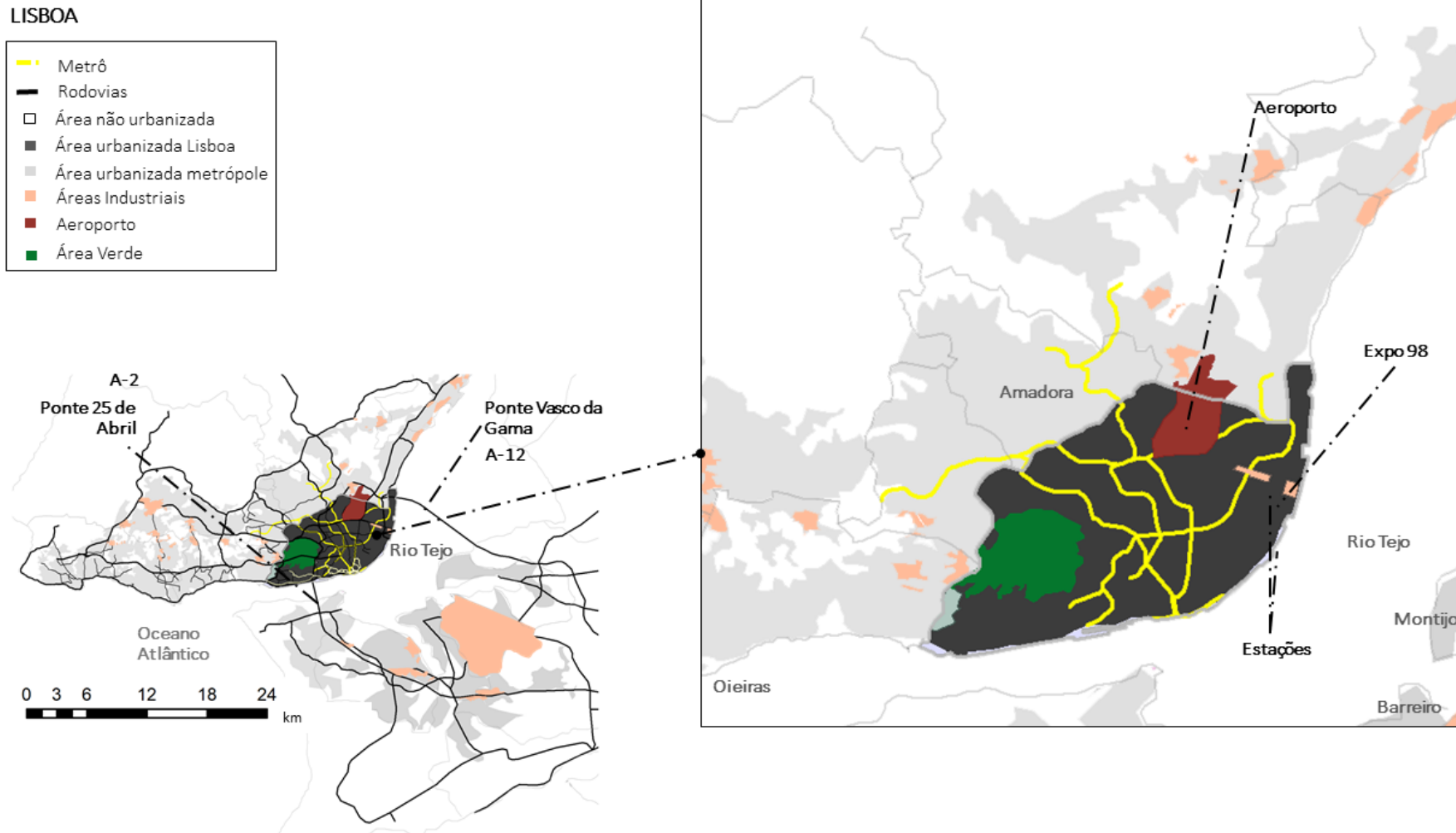
Lisboa é hoje uma cidade global devido à sua importância em aspectos financeiros, comerciais, midiáticos, artísticos, educacionais e turísticos, sendo um dos principais centros econômicos do continente europeu, graças a um progresso financeiro crescente, favorecido em grande parte, pela presença do maior porto de contentores da costa atlântica da Europa e pelo Aeroporto Humberto Delgado. Lisboa conta ainda com uma rede de rodovias (auto-estradas) e um sistema de ferrovias de alta velocidade interligando as principais cidades portuguesas à capital.

Figura 7-38 –Caracterização Urbana de Lisboa.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-39 –Abrangência das linhas de Metrô de Lisboa.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-40 –Vilar Formoso

ANÁLISE URBANA

VILAR FORMOSO

PORTUGAL

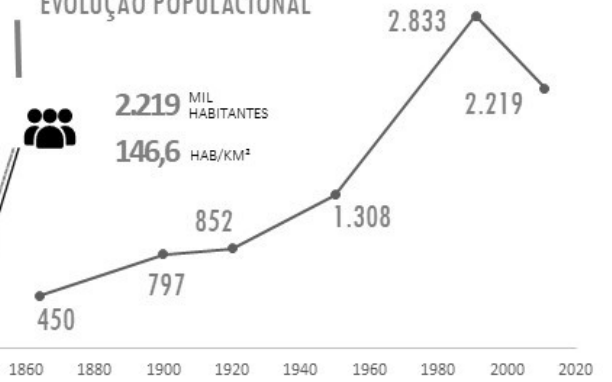


MANCHA URBANA

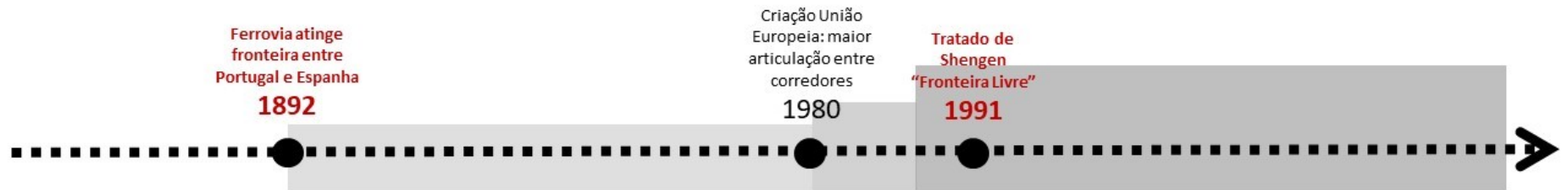
- Fronteira Espanha Portugal
- Ferrovias
- Rodovias
- Área não urbanizada
- Área urbanizada Vilar Formoso
- Área urbanizada fronteira Espanha
- Áreas Comerciais
- Estação



EVOLUÇÃO POPULACIONAL



CRONOLOGIA URBANA



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

7.2.2 Vilar Formoso

A cidade da Fronteira

Atualmente Vilar Formoso se caracteriza como a maior vila do Conselho de Almeida, sendo seu aglomerado populacional constituído por dois núcleos separados pela Ribeira dos Tourões. O núcleo situado mais a sul é o mais recente e desenvolveu-se a partir do século XIX, em decorrência da construção da ferrovia entre Figueira da Foz à fronteira da Espanha em 1892.

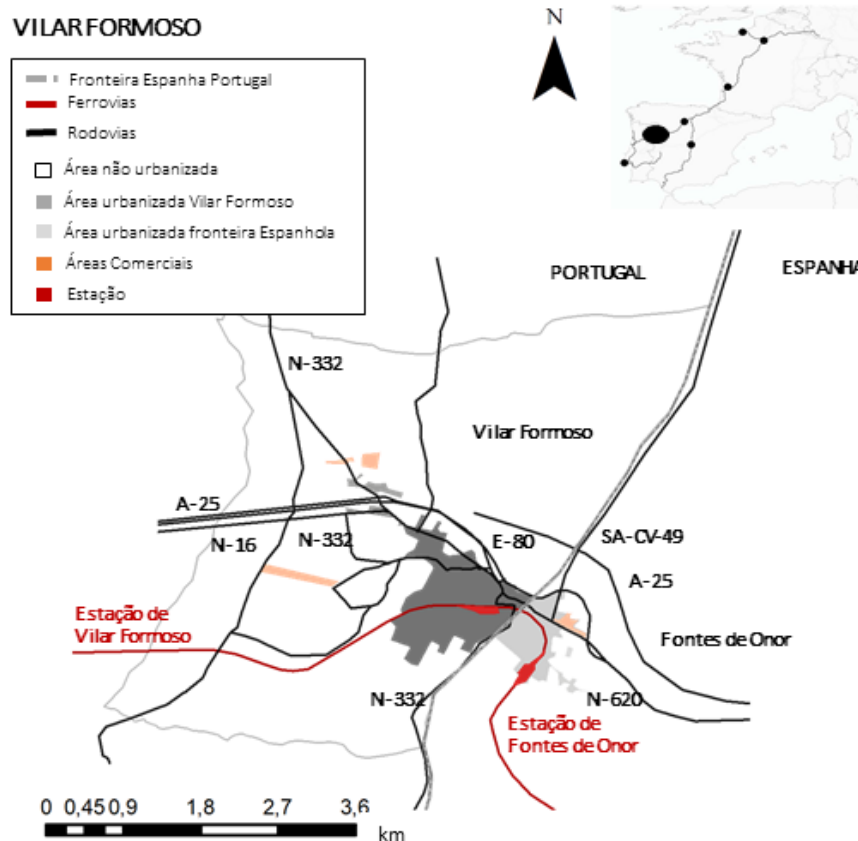
A partir da década de 1980, esta vila sofreu um elevado crescimento a todos os níveis, beneficiando do fato de se situar numa zona fronteira entre Portugal e Espanha. O tratado de *Shengen* entre os dois países teve sua assinatura em 1991. Desta forma, a passagem de passageiros e mercadorias entre a área de fronteira passa a agregar inúmeras facilidades, uma vez que o tratado permitiria livre travessia de viagens entre os países membros da União Europeia. Deste processo, a cidade se tornaria uma das principais áreas de fronteira e corredor de exportação de produtos entre Espanha e Portugal, além de região estratégica ao desenvolvimento do Corredor Atlântico, tendo inclusive previsões de investimentos nas previsões de orçamento dedicadas ao desenvolvimento dos principais corredores europeus.

A Estação Ferroviária de Vilar Formoso, inaugurada em 1882, é uma interface da chamada Linha da Beira Alta, que serve a Freguesia de Vilar Formoso, localizada no Distrito da Guarda, em Portugal. Sendo uma gare fronteira, serve de centro operacional para os trens portugueses e espanhóis.

A Linha da Beira Alta, se caracteriza como a linha ferroviária internacional que liga o entroncamento ferroviário da Pampilhosa (Linha do Norte), perto de Coimbra, à fronteira com Espanha, além disso, a linha recebe influências regionais, decorrentes da ligação de Lisboa por meio do sistema intercidades a partir de Guarda; conexão com o sistema Sud Expresso, com destino a Hendaia e ligação a Paris e Londres pelo *TGV*

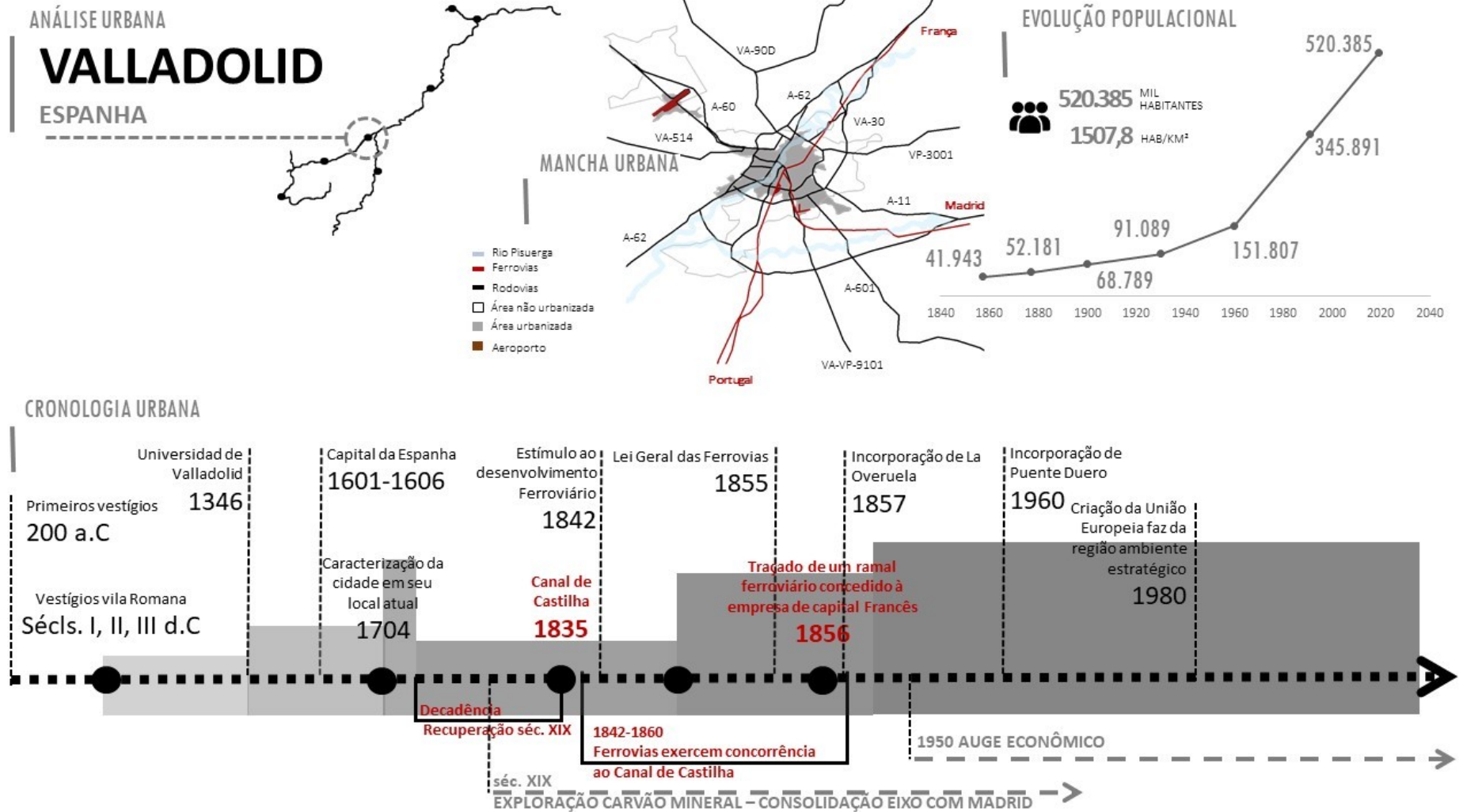
Atlantique; e o sistema Lusitânia Comboio Hotel, com destino à a Madrid na Gare de Chamartín.

Figura 7-41 –Vilar Formoso



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-42 –Valladolid.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

7.2.3 Valladolid

As relações com Madrid

Em 1601, com o aval de Felipe III, a história de Valladolid dá uma volta inesperada, em decorrência do processo de transferência da Corte, de Madrid para Valladolid. Desta forma, entre 1601 e 1606 Valladolid se converteu na capital do Império, ganhando importância a nível internacional. Em 1606 a capital se mudou para Madrid. A perda da Corte trouxe uma grande mudança para a cidade, se iniciando uma época de decadência da qual apenas se recuperaria nos meados do século XIX.

O atual centro de Valladolid remonta o ano de 1704, quando o rei Afonso VI doa a Plaza Mayor ao Conde Pedro Ansúrez. Na Idade Média, desde a invasão muçulmana da Península Ibérica, até o século X, Valladolid e toda a Ribera de Castilla viveram um longo período de despovoação, progressivamente contornado em princípios do século XI.

Sua dinâmica econômica se desenvolve ao longo dos anos articulada à navegação. O Canal de Castilha atuava como meio de comunicação e transporte dedicado ao fim do isolamento do planalto castelhano, que encontrava em sua formação física, empecilhos para os deslocamentos terrestres. Em 1835, foram concluídas as obras do Canal inicialmente atrelado ao transporte de produtos agrícolas, sobretudo o trigo. Poucos anos depois, com o despontar da mineração do carvão, o canal teria importância no escoamento deste minério. Com o surgimento das ferrovias, pouco a pouco o canal perderia sua importância estratégica ao passo que os trilhos avançavam em meio ao território espanhol.

Na análise de ROMÁN (et.al. 2019) as cidades de Valladolid e Madrid conheceram um desenvolvimento urbano que pode ser analisado a partir do abastecimento de carvão por meio de ferrovias. Mesmo antes do desenvolvimento ferroviário na Espanha, entre 1842 e 1860, o rápido crescimento populacional de Valladolid está relacionado ao transporte de carvão, inicialmente articulado por meio do Canal de Castilha, responsável por tornar a cidade em um centro industrial. A chegada dos

trilhos reforçaria esse papel. Ainda assim, o canal representa atualmente importância estratégica, sendo prevista a construção de um porto seco na região da Valladolid, interligado ao porto de Santander (Cantábria), que se especializará nos setores agroalimentar e automotivo.

Em relação a Madrid, a localidade se destacava como centro de serviços, recebendo entre 1860 e 1890 o abastecimento de carvão por meio das ferrovias da Compañía de los Caminos de Hierro del Norte de España (Norte) e por meio da Compañía de los ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA). Com o despontar ferroviário, a cidade de Madrid continuaria a demonstrar índices de crescimento relacionados aos serviços, muito embora as ferrovias em atuação tenham desempenhado um papel de importância em seu desenvolvimento industrial.

A chegada da ferrovia a Valladolid representa de um modo em geral, um grande impulso econômico para a cidade, encerrando um período de declínio que remonta ao início do século XVII. Em 1855 seria promulgada a chamada lei Geral das Ferrovias, responsável pela regulamentação de grandes linhas ferroviárias, além das diretrizes para seu financiamento e operação. Um ano mais tarde, em 1856 seria concedida à uma empresa de capital francês a gestão da linha que passaria por Valladolid.

Com o fim da guerra civil dos anos 1960, ocorre a instalação de grandes fábricas na cidade. Esse processo de diversificação e crescimento econômico observado desde os anos 1950 gerou a Valladolid a maior perda de patrimônio urbano da Espanha. No centro antigo da cidade, edifícios, conventos e, inclusive, palácios da época renascentista foram derrubados para dar lugar a blocos de apartamentos que modificaram o centro da cidade.

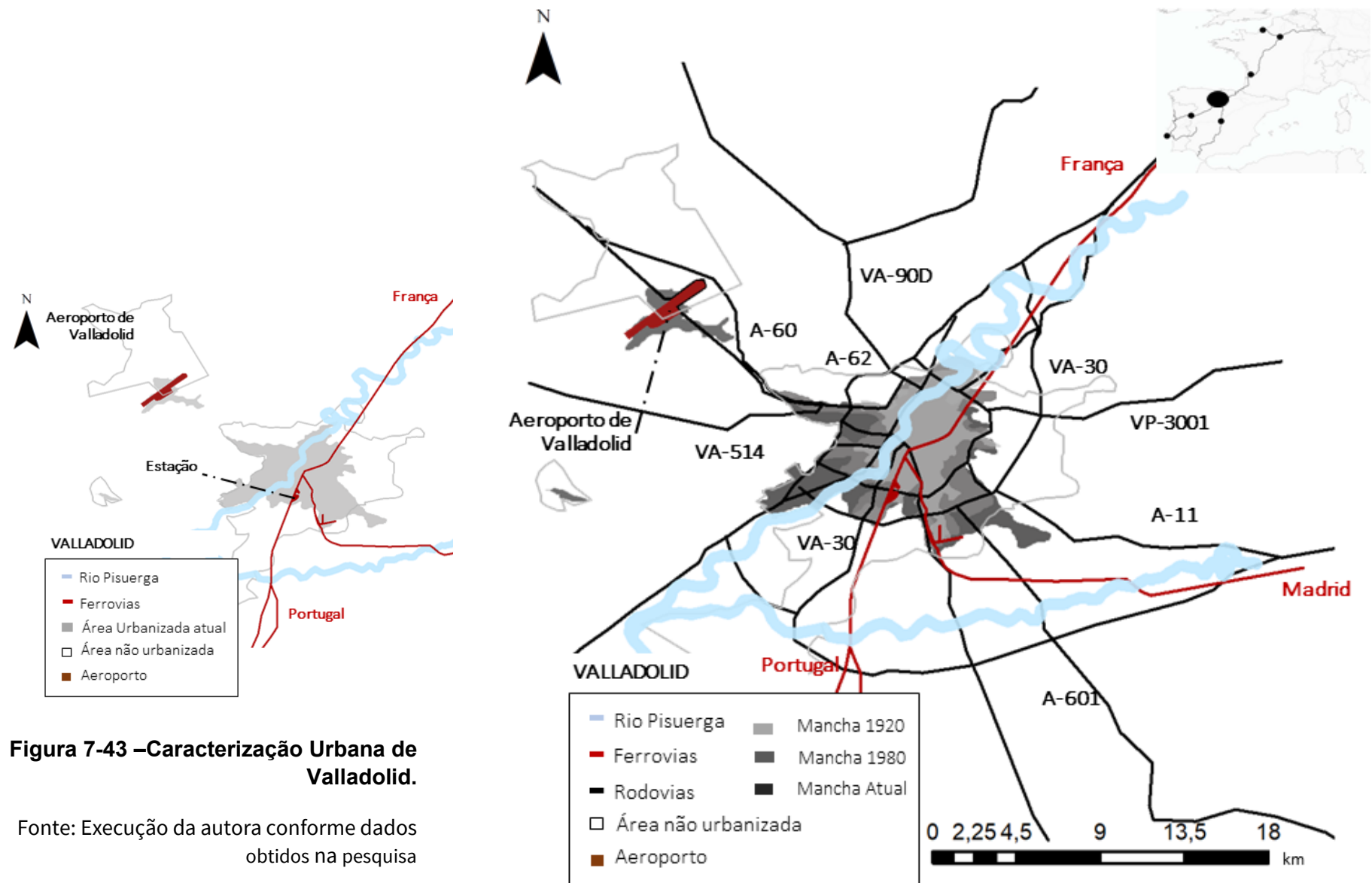
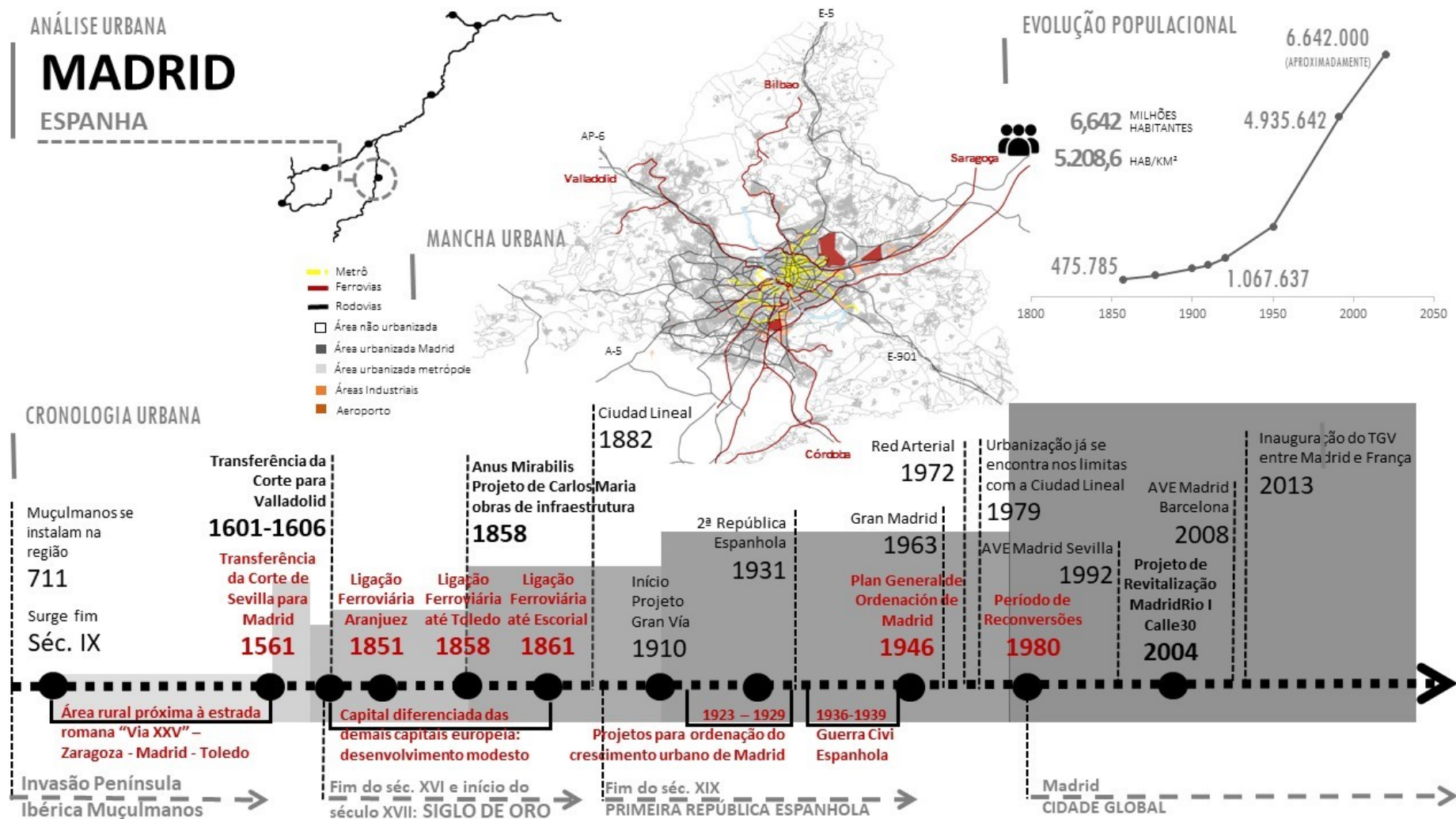


Figura 7-43 –Caracterização Urbana de Valladolid.

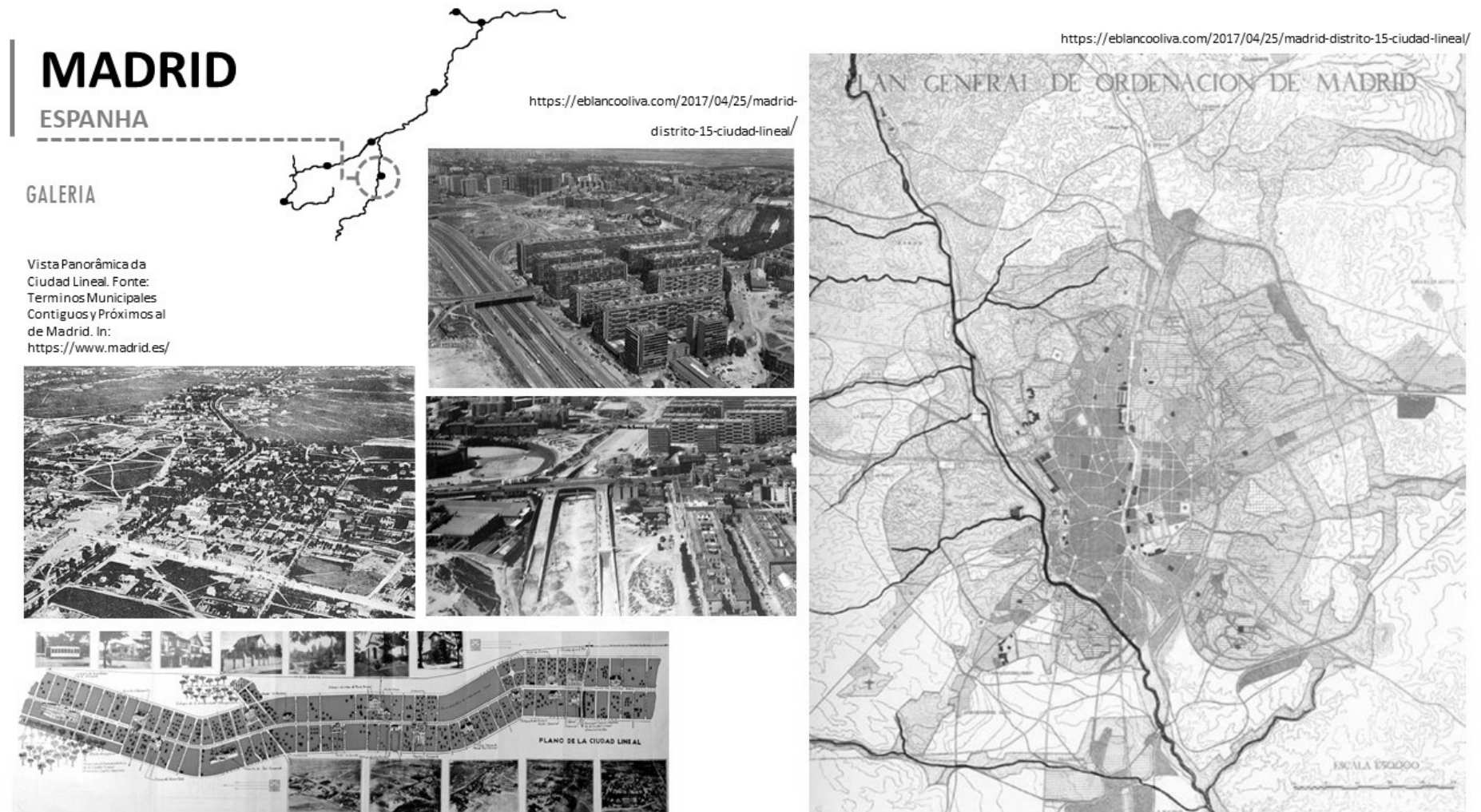
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-44 –Madrid



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-45 –Galeria Madrid



Fonte: Conforme descrição

7.2.4 Madrid

Símbolo da globalização

Tendo em vista as transições sociais, econômicas e espaciais decorrentes da Revolução Industrial, CASTELLS (2000: 55) destaca que de um modo em geral seus preceitos difundiram-se de forma rápida em meio à Catalunha, já em fins do século XVIII, alcançando uma velocidade bem menor no resto do país, particularmente em Madrid e no sul. Neste sentido, CASTELLS ainda destaca o fato de que: “em parte como resultado dessa trajetória histórica, até a década de 1950, a Catalunha e o País Basco eram as únicas regiões totalmente industrializadas, e as principais fontes de espíritos empreendedores e de inovação, em profundo contraste com as tendências do resto da Espanha.”

Mais adiante de sua análise sobre os impactos da globalização em decorrência da conformação da “sociedade em rede” CASTELLS (2000: 405), retoma suas atenções para o caso de Madrid, dando ênfase a análise de BORJAS (et. Al: 1991) a respeito do processo de expansão da economia global e sua consequente absorção de novos mercados, um processo que necessitaria da organização da “produção dos serviços avançados necessários ao gerenciamento das novas unidades que aderem ao sistema e das condições de suas conexões em mudança contínua”, ou seja, o período dos anos 1990 traz no caso específico da cidade de Madrid, um contexto de forte reestruturação de sua articulação econômica e logística em âmbito local, regional, nacional e internacional, sobrepondo estratégias de planejamento urbano já traçadas desde o século XIX, devidamente fortalecidas ao longo da segunda metade do século XX, com o intuito de se expandir a projeção da cidade no contexto nacional e internacional. Vale ainda lembrar que em relação ao contexto internacional, as medidas adotadas pela União Europeia no que tange ao fortalecimento logístico dos países membros teriam na cidade de Madrid importantes articulações, reafirmando estratégias nacionais anteriormente consolidadas.

Um bom exemplo para ilustrar esse processo é Madrid, relativamente atrasada em relação à Comunidade Europeia, abrindo-se totalmente ao investimento de capital estrangeiro nos mercados das bolsas de valores, em operações bancárias e na aquisição de patrimônio das empresas, bem como em bens imóveis. (...) Assim, a construção de escritórios no centro de Madrid e de imóveis residenciais de alto nível, no final dos anos 80, experimentou o mesmo entusiasmo frenético ocorrido em Nova York e Londres. A cidade foi transformada de forma profunda pela saturação do valioso espaço na metrópole e por um processo maciço de suburbanização que, até então, fora um fenômeno limitado em Madrid. (CASTELLS, 200: 406)

Ao longo deste processo, os ideais em meio a atual estruturação urbana de Madrid e de sua região metropolitana como um todo revelam inúmeras particularidades que de modo direto ou indireto obtiveram influências dos ideais e ideologias do pensamento moderno ou foram responsáveis por novas ramificações.

Conforme a descrição de SARAIVA (2009: 312-313), o ano de 1851 foi uma chave para a inclusão de Madrid no espaço dos fluxos, em fevereiro, o trem chegaria pela primeira vez a Atocha, na fronteira sul da cidade.

A monarquia seria vista como um dos grandes impulsionadores à chegada dos trilhos, a ligação entre a capital e a sede da monarquia não era novidade para os habitantes de Madrid, uma vez que a localidade de Aranjuez foi durante muito tempo um dos seus locais de lazer favoritos. Do trecho inicialmente articulado em 1851, a cidade de Madrid seria articulada a Toledo em 1858 e Escorial em 1861 (ARTOLA, 1978; URIOL; COMÍN, MARTÍN, MUÑOZ, VIDAL, 1998). Nesse processo, a cidade dos fluxos, começaria a receber uma série de influências de ideais e ideologias presentes em outras regiões da Europa.

Those early connections were only the first stages of the building of a national railway network which had Madrid as its center. Aranjuez was the first stop to the Mediterranean, and

the Escorial to the French border in the Pyrenees. When the connection to Alicante in the Mediterranean was completed the Ingeniero de caminos Ildefonso Cerdá loosed a torrente of his most exuberant prose: « the port of Alicante and the port of Valencia are now on the esplanade of Atocha (in Madrid); and with a couple of years there too will be part of Barcelona ». (FRACESC, 1994: 282) His words were a crescendo which included Santander, Bilbao, Cadiz, Seville, Malaga, and even Lisbon. Considering Madrid, in the heart of Iberian Peninsula, as a seaport was undoubtedly justified: Spain could at last boast a proper infrastructure and Madrid, once the court, would be a capital.¹⁹¹ (SARAIVA, 2009: 314)

Nas palavras de SARAIVA (2009: 320), o ano de 1858, seria um *annus mirabilis*. Passageiros e comerciantes eram atraídos para a região em decorrência da comunicação da cidade com o oceano. Além disso, a cidade receberia intervenções em sua infraestrutura de água. Motivos para otimizar estratégias e planejamentos para o “corpo enfermo da velha Madrid”.

However, Madrid had to wait for the XXth century Gan Vía for a big scale operation to his old arteries. The Nineteenth century Works didn't follow the Haussmann example, for instead of designing new avenues in the heart of old Madrid, Carlos María Castro designed an expansion which would triple its size¹⁹². (SARAIVA, 2009: 320)

Castro traçou estradas, planejando espaços dotados de dimensões definidas e um ideal estético, além de definir os limites de um grande

projeto, centralizando os edifícios institucionais. Em meio aos estudos e análises para o delineamento de suas propostas para o ordenamento da cidade de Madrid, Castro recebe os estudos de Cerdá, baseados em preceitos higienistas para a cidade de Barcelona. Deste momento, Castro absorveria alguns dos preceitos: traçou praças equidistantes e simétricas com jardins, edifícios oficiais e públicos, residências luxuosas com áreas operárias e zonas industriais com terrenos agrícolas.

Entretanto, seus ideais, ao invés de centralizar as funções em meio ao território, foi responsável pelo seu espraiamento atribuindo uma função bem definida a cada zona: espaços verdes no Retiro (SE), fábricas em Chamberí (N), áreas luxuosas ao longo da Castellana (E), classe média nos bairros de Salamanca (NE) e Arguelles (NW), indústria em Embajadores (SW), hortas junto ao rio Manzanares (S) e, atrás do Retiro (SE), habitação para trabalhadores (BONET, 1978; MAS, 1982).

SARAIVA (2009) ainda destaca que olhando para o mapa de Madrid no final do século XIX, nota-se que o plano de Castro não foi seguido à risca, e que em muitas áreas a expansão urbana foi um processo caótico. Massas de trabalhadores chegavam à Madrid com o intuito de serem absorvidos pelas promessas de oferta de empregos das obras públicas empenhadas na cidade, invertendo os preceitos inicialmente articulados por Castro.

A grandes rasgos y como una idea fundada en razonamientos naturalistas y funcionales, la propuesta lineal de Soria y Mata persigue corregir los conflictos que se derivan de la alta concentración poblacional de las áreas centrales de la ciudad

¹⁹¹ Essas primeiras conexões foram apenas as primeiras etapas da construção de uma rede ferroviária nacional que teve Madrid como seu centro. Aranjuez foi a primeira parada no Mediterrâneo, entre Escorial até a fronteira com a França nos Pirineus. Concluída a ligação a Alicante no Mediterrâneo, o Engenheiro Civil Ildefonso Cerdá soltou uma torrente da sua prosa mais exuberante: «o porto de Alicante e o porto de Valência encontram-se agora nas esplanadas de Atocha (em Madrid); e daqui a alguns anos também fará parte de Barcelona». Suas palavras foram expressivas, incluindo Santander, Bilbao, Cádiz, Sevilha, Málaga e até Lisboa. Considerar Madrid, no coração da Península Ibérica, como porto marítimo era sem

dúvida justificado: a Espanha poderia finalmente orgulhar-se de uma infraestrutura adequada e Madrid, outrora tribunal, seria uma capital. (Tradução própria)

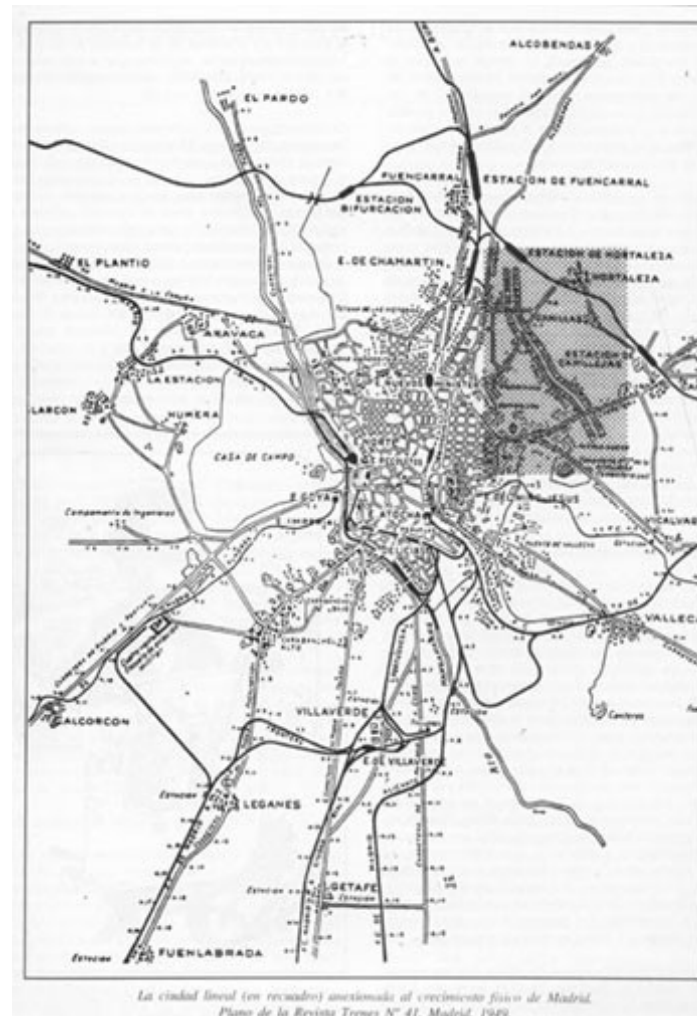
¹⁹² No entanto, Madrid teve de esperar pelo Gan Vía do século XX para uma operação em grande escala nas suas antigas artérias. As Obras do século XIX não seguiram o exemplo de Haussmann, pois em vez de desenhar novas avenidas no coração da velha Madrid, Carlos María Castro desenhou uma expansão que triplicaria seu tamanho. (Tradução própria)

*y de la circulación de los transportes públicos. Cuestiones que también, con posterioridad, constituyen asuntos a resolver en las urbanísticas de las vanguardias europeas del período de entreguerras. A pesar del tiempo transcurrido, de su arcaico antecedente –el poblamiento a la vera de las vías de comunicación– y de las actuales problemáticas provocadas por aumento masivo de los transportes públicos, la propuesta lineal mantiene una cierta actualidad. Hoy en día, no en vano los corredores de transporte constituyen los principales ejes por los cuales discurre el crecimiento del espacio metropolitano y las conexiones regionales.*¹⁹³ (FIGUEROA SALAS, 2009)

Na análise de PESCATORI e FARIA (2020) Soria y Mata foi o primeiro a elaborar uma proposta de dispersão urbana - a cidade linear. O ordenamento urbano da cidade linear definiria um conjunto de funções distribuídas ao longo de um eixo linear de largura controlada e preestabelecida, por onde circulariam pessoas e produtos de maneira moderna e rápida, otimizados por meio de transporte coletivo: bonde elétrico (ESTEVE, 1948; COLLINS, 1968; SAMBRICIO, 1996).

Figura 7-46 –Caracterização da Ciudad Lineal.

Fonte: Revista Trenes Nº 41, Madrid, 1949.



¹⁹³ Em linhas gerais, e como uma ideia baseada no raciocínio naturalista e funcional, a proposta linear de Soria e Mata busca corrigir os conflitos decorrentes da alta concentração populacional nas áreas centrais da cidade e da circulação dos transportes públicos. Questões que também, posteriormente, constituem pontos a serem resolvidos no planejamento urbano da vanguarda europeia do período entre guerras. Apesar do tempo decorrido, do seu antecedente arcaico - o assentamento ao lado das vias de comunicação -

e dos problemas atuais causados pelo aumento maciço do transporte público, a proposta linear mantém uma certa atualidade. Hoje, não é à toa que os corredores de transporte constituem os principais eixos por onde corre o crescimento do espaço metropolitano e das ligações regionais. (Tradução própria)

Para PESCATORI e FARIA (2020), a cidade linear de Soria y Mata, a fusão entre cidade e campo é a resposta aos problemas urbanos, na mesma linha traçada anos antes, por CERDÀ (1867). Na análise madrilenha feita por SORIA Y MATA (1968 [1882-1883]) era necessária uma transformação urbanística e de gestão para Madrid, com o intuito de serem solucionados seus graves problemas urbanos e sociais. Neste ponto PESCATORI e FARIA (2020), “afirmam que, no entanto, não é possível escapar ao fato de que Soria y Mata era um empresário em busca de lucro por meio da urbanização de áreas periféricas”, ao citarem a análise de CALABI (2015), destaca que SORIA Y MATA “era um homem de negócios, cujo campo de trabalho é o território”. Para SAMBRICIO (1996) “seria a primeira cidade privada que conhecemos”.

A eficiência decorreria da tecnologia relacionada ao transporte coletivo, o trem, que Soria y Mata procurava difundir também como resultado de outros interesses: ele desenvolveu um projeto de implantação de uma linha ferroviária circundando Madrid, a *Red Ferroviaria de la Compañía de Urbanización*. Durante muitos anos, o urbanista espanhol tentou obter a licença para construí-la, sem sucesso contudo (SORIA Y PUIG, 1968: 116-117). Embora ele não tenha conseguido a licença para a ferrovia completa, a Compañía Madrileña de Urbanización construiu uma linha ferroviária ligando Madrid até a parte edificada da cidade linear. Já o princípio de

equidade se efetivaria, na visão de Soria y Mata, pela possibilidade de expansão infinita da cidade linear, o que tenderia a diminuir a especulação imobiliária com a ampliação da oferta de lotes urbanizados e pela diversidade de tipologias habitacionais. (PALACIO 1969: 54)

Entre 1910 e 1929, se desenvolveriam as obras da *Gran Vía*, atualmente, o boulevard mais famoso de Madrid, construído para conectar o bairro de Salamanca com o de Argüelle. Entre o final do século XIX o início século XX, os planos de 1923, 1929 e 1934 buscaram pela primeira vez resolver o crescimento urbano de Madrid por meio de sua descentralização utilizando a ferrovia como um dos meios de articulação. Em 1946, teria destaque o Plano Bidagor.¹⁹⁴

De um modo em geral, as características físicas se mostraram determinantes para as práticas de planejamento traçadas para Madrid, sobretudo quando relacionado ao Plano Bidagor (1946). Elaborado em 1941 e aprovado em 1946, o *Plan General de Ordenación de Madrid*, teve a autoria do arquiteto e urbanista Pedro Bidagor Lasarte, e previa a ordenação do processo de expansão para a cidade de Madrid, sendo o primeiro plano urbano elaborado na Espanha que regulamentou globalmente os usos do solo por zonas e impediu seu desenvolvimento por meio da formulação de planos parciais.

¹⁹⁴ O Plano Bidagor considera em sua estrutura um conjunto de doze ideias ou pontos a serem desenvolvidos: A Capital (a ideia da Capital Nacional supõe para a ordenação urbana três funções distintas: a organização efetiva da direção política e econômica, exaltação dos valores tradicionais e representação simbólica da missão da Espanha); Planejamento ferroviário (necessidade de conclusão da ligação da estação de *Atocha* à nova estação de *Chamartín* para passageiros e criação de duas novas para a triagem de mercadorias em Getafe e *Fuencarral* ligadas pelo seu anel); Plano de Acessos (os novos acessos correspondentes às seis vias radiais propostas, ou seja, às futuras estradas, foram articuladas com o intuito de se evitarem obstáculos, deixando de lado os subúrbios para ligar os dois eixos ortogonais e as três novas vias: Vitória, Europa e Império. A rede se completaria com duas linhas de cinturas como passagens); Zoneamento; A cidade velha e sua reforma; A conclusão da expansão; Um novo prolongamento no prolongamento da

Castellana; Os subúrbios (*Las Ventas, Puente de Vallecas* e a margem direita do *Manzanares*); Os limites da cidade e os anéis verdes (a cidade, como qualquer organismo, deve ter limites definidos. O primeiro anel circunda o núcleo principal da cidade. Um segundo anel abrange subúrbios e cidades, ligando os espaços verdes existentes, como *El Pardo, Valdelatas, La Moraleja, El Plantío*. Um terceiro anel circunda todo o interior urbano); A organização da indústria (como elemento inovador, propõe uma classificação, com base na produção e nas visões, em onze grupos ao mesmo tempo que propõe quinze núcleos industriais); As cidades satélites (referem-se a ambos os núcleos periféricos como *Aravaca, Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Vallecas, Vicálvaro*; bem como a criação de oito cidades satélites localizadas, ao norte, em *Peñagrande, Manoteras e Canillas*, a leste, em *San Blas, Vicálvaro e Palomeras*, e ao sul, em *Villaverde e Carabanchel*).

Pouco a pouco, o desenvolvimento urbano de Madrid foi absorvendo progressivamente os cinturões populacionais.¹⁹⁵ Essa ampliação é destinada a criar o *Gran Madrid (1963)*, que seria incorporado na cidade, além disso, treze municípios até então independentes são incorporados como novos bairros: Aravaca, Barajas, Canillas, Canillejas, Carabancheles, Alto y Bajo, Chamartín de La Rosa, Fuencarral, Hortaleza, El Pardo, Vallecas, Villaverde e Vicálvaro (SANAHUJA, 2019).

De um modo em geral, o atual modelo de ocupação articulado em meio a zona urbana metropolitana de Madrid pode ser classificada como um modelo disperso, resultado de um planejamento integral (programado), de ações setoriais sustentadas basicamente por um suporte estrutural constituído por uma rede viária que torna o território madrilenho um território progressivamente homogêneo em acessibilidades e, conseqüentemente, capaz de se especializar funcionalmente: *la configuración de una red arterial radio concéntrica de autovías y autopistas urbanas y metropolitanas con intersecciones a distinto nivel*¹⁹⁶ (LUCIO, s/d).

Entre as intervenções urbanas propostas, o *Plan General del Área Metropolitana de Madrid* de 1963 propunha um modelo de ocupação do solo baseado em uma estrutura de mobilidade radio concêntrica, com certa tradição nos padrões de ordenamento do século XX.

O Plano de 1963 é o primeiro e último Plano Metropolitano aprovado em Madrid. O conceito de Área Metropolitana, de raiz anglo-saxónica, designa “o complexo urbano-territorial-infra estrutural que engloba,

juntamente com uma cidade importante, todos os núcleos envolventes, cuja evolução está demográfica e economicamente ligada (...) àquela cidade principal”. A Área Metropolitana de Madrid se estenderá entre a capital e outros 22 municípios do entorno. É criado um órgão para o seu governo: a Comissão de Ordenamento e Coordenação da Área Metropolitana de Madrid (Lei de 2-12-1963), que herda as funções da antiga Comissão de Urbanismo de Madrid (LUCIO, s/d).

Madrid é uma Comunidade Autônoma de uma única província, de pequena dimensão, mas com uma elevada população (cinco milhões de habitantes), com um peso específico enorme, uma vez que concentra em seu território três quintos da população, e uma proporção ainda maior de serviços. Além disso, a cidade em si dialoga com uma área metropolitana, com um milhão e meio de habitantes, que ao longo dos anos se conformou como um sistema urbano mais dinâmico, reflexo das inúmeras intervenções pontuais e regionais idealizadas e concretizadas ao longo de vários momentos de transição, econômica, social e administrativa local, regional, nacional e internacional.

Esta região metropolitana possui municípios entre cinquenta e duzentos mil habitantes¹⁹⁷, magnitude de uma capital provincial média, mas que ainda assim, não se tornam capazes nem individualmente, nem por meio de grupos ou subsistemas, de romper com a extrema dependência da capital. Esses enormes municípios estão entre cinco e vinte e cinco quilômetros do centro da cidade de Madrid, e em função dessa situação

¹⁹⁵ Em relação ao primeiro cinturão, contíguo as atuais localidades de *Aravaca, Fuencarral, Chamartín, Hortaleza, Canillas, Canillejas, Vicálvaro, Vallecas, Villaverde e os Carabancheles*, hoje tais ambientes nada mais são do que bairros da capital em curso, onde a maioria das anexações coincidem com o Plano Bidagor (1946).

¹⁹⁶ A configuração de uma rede arterial radiocêntrica de rodovias e estradas urbanas e metropolitanas com cruzamentos em diferentes níveis. (Tradução própria)

¹⁹⁷ Nesse ponto é interessante analisarmos os contrastes entre os ambientes da América do Sul e Europa, onde são incontáveis os contrastes relacionados ao dimensionamento dos

territórios, formas de planejamento, densidade habitacional, articulação econômica, estruturação social e mobilidade. Ambos os temas apresentam nos tempos atuais os reflexos históricos de todos os processos que de forma direta ou indireta culminaram em sua conformação. Mesmo com questões pontuais decorrentes de processos de transferência de saberes, conhecimentos e estratégias em comum seus resultados mostram-se por meio de inúmeras distinções em decorrência de inúmeros fatores que articulam suas particularidades.

de dependência reafirmam entre sim históricas estratégias de articulação, além de consolidarem novas estratégias.

Este modelo es resultado, más que del planeamiento comprensivo (programado), de acciones "desviadas" del mismo de tipo sectorial, sustentadas básicamente en un soporte estructural constituído por una red viaria que há hecho del territorio madrileño un territorio progresivamente homogéneo en accesibilidad y, consecuentemente, capaz de especializarse funcionalmente¹⁹⁸. (SÁNCHEZ, s/d)

Desta forma, o *Plan General del Área Metropolitana de Madrid* (1963) foi precedido da criação institucional da própria área, tendo a conformação da *Comisión de Planeamiento y Coordinación* as competências estatais no planeamento e planeamento urbano territorial em toda a província. Esses poderes estatais são transferidos para a Comunidade de Madrid em 1983.

A transição entre as décadas de 1970 e 1980 são vistas como o retorno ao Planeamento Municipal. A rigidez característica do modelo anterior de ordenação espanhol: *estático, cerrado, apenas flexible, a conseguir a través de un programa igualmente poco flexible* (SÁNCHEZ, s/d) gera consequências principalmente ao contexto de articulação metropolitano.

Logo em sequência da aprovação da *Red Arterial* (1972), em 1974, seria aprovada uma nova legislação setorial de estradas, subordinando a realização de um planeamento urbano abrangente que incluiria a idealização de um planeamento viário, englobando as estradas que influenciavam a dinâmica metropolitana.

Entre 1990 e 1993 foram articuladas propostas previstas pelo Plan para el *Transporte en las Grandes Ciudades*, e aos atuais *Planes Regionales de*

Carreteras, buscando o suporte estrutural à região metropolitana como um todo. No caso de Madrid, mesmo com um notável investimento no transporte público, que culmina na construção de uma importante infraestrutura e na criação da coordenação do Consorcio Regional de Transportes, a malha viária sempre se comportou como um planeamento *a priori* necessário, por vezes sobre dimensionado, enquanto o transporte público sempre foi implantado *a posteriori*, após a existência de uma demanda de uso muito específica. Contexto que ilustra de forma clara um dos grandes ideais da concepção modernista atrelada ao automóvel.

A cidade de Madrid conta atualmente com uma vasta e ampla rede de transportes. As redes de metrô, trens (incluem inclusive linhas de alta velocidade) e ônibus estão organizadas de forma a reduzir substancialmente o trânsito de automóveis no centro da capital, possibilitando uma rápida circulação.

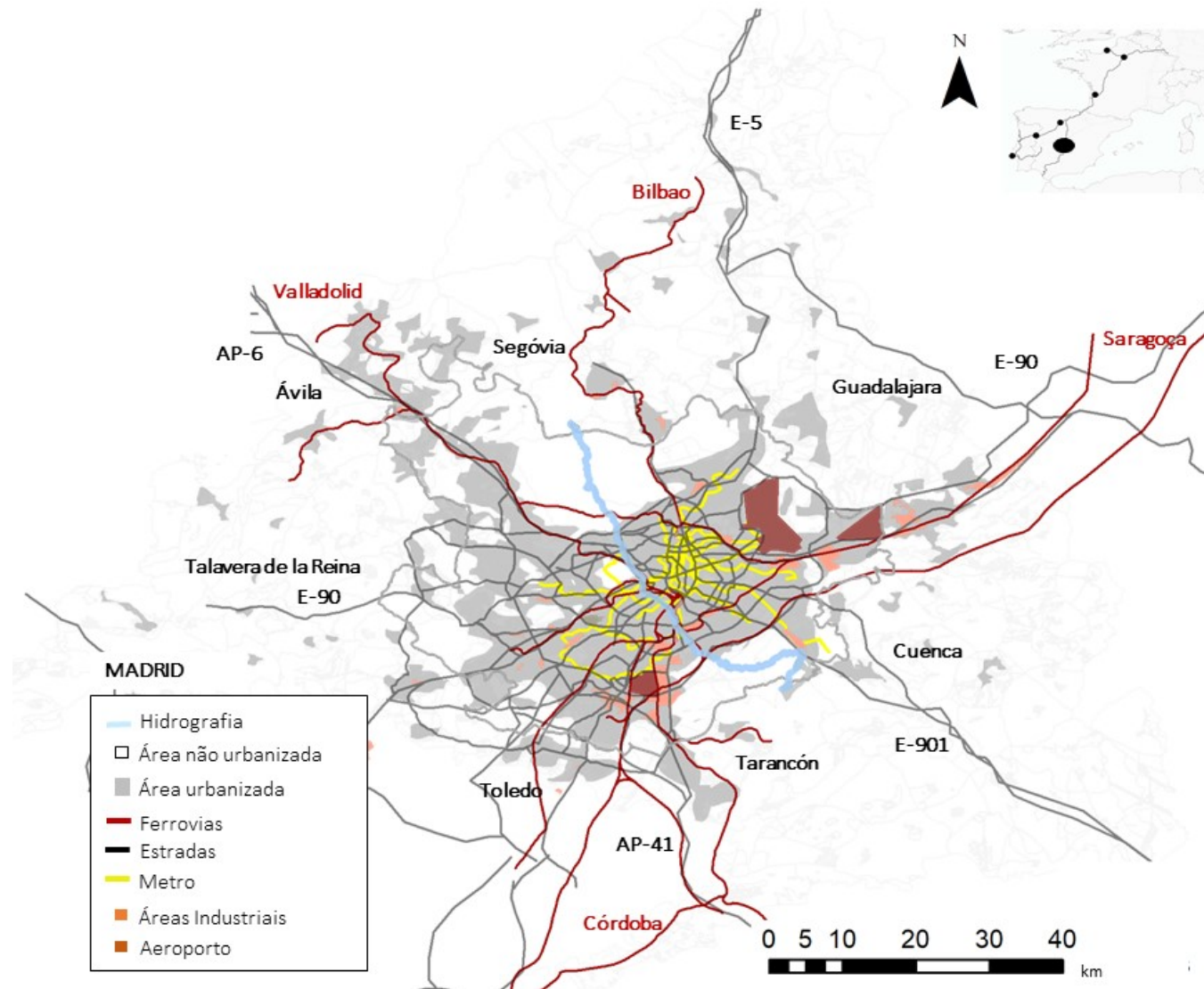
Entre 1992 e 2006, Madrid experimentou um crescimento significativo em seu setor de serviços, seguido dos relacionados aos transportes e comunicações, bens e serviços financeiros. A importância do Aeroporto de Barajas para a economia da cidade é substancial. Além disso, observam-se a construção de habitações e obras públicas, como rodoanéis e a rede ferroviária, constituiu um dos principais pilares da economia de Madrid até 2006.

Hoje, a capital espanhola é líder financeira global, entre os cinco principais centros comerciais da Europa, sendo a cidade da Península Ibérica que atrai a maioria dos investimentos estrangeiros e vagas de emprego

¹⁹⁸ Este modelo é resultado, de um processo muito mais além de um planeamento abrangente (programado) de ações "desviantes" oriundas do mesmo tipo de setor, suportado basicamente por um base estrutural constituída por uma rede viária que tem

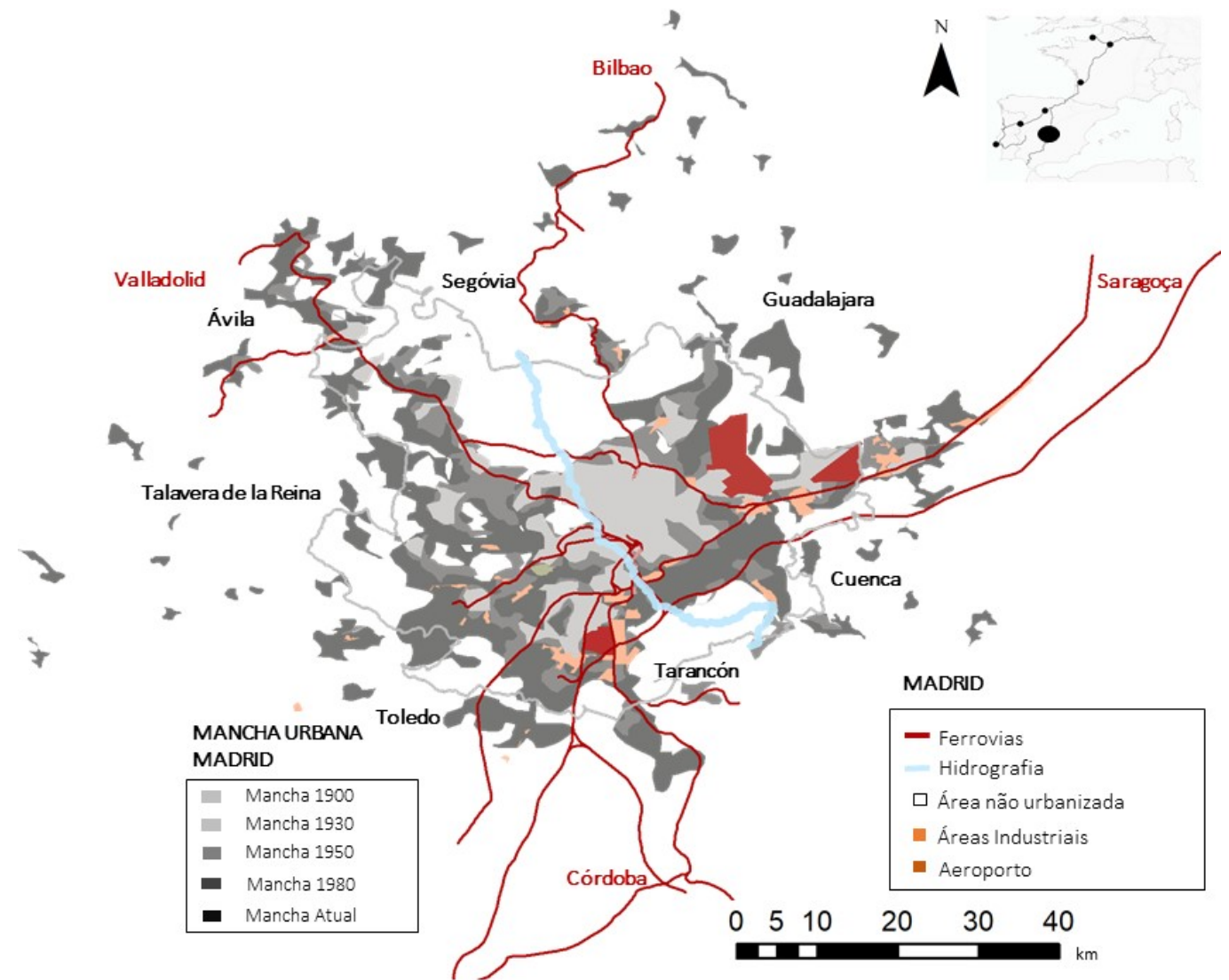
feito de Madrid um território cada vez mais homogéneo em termos de acessibilidades e, consecuentemente, capaz de promover sua especialização funcional. (Tradução própria)

Figura 7-47 –Caracterização Urbana de Madrid.



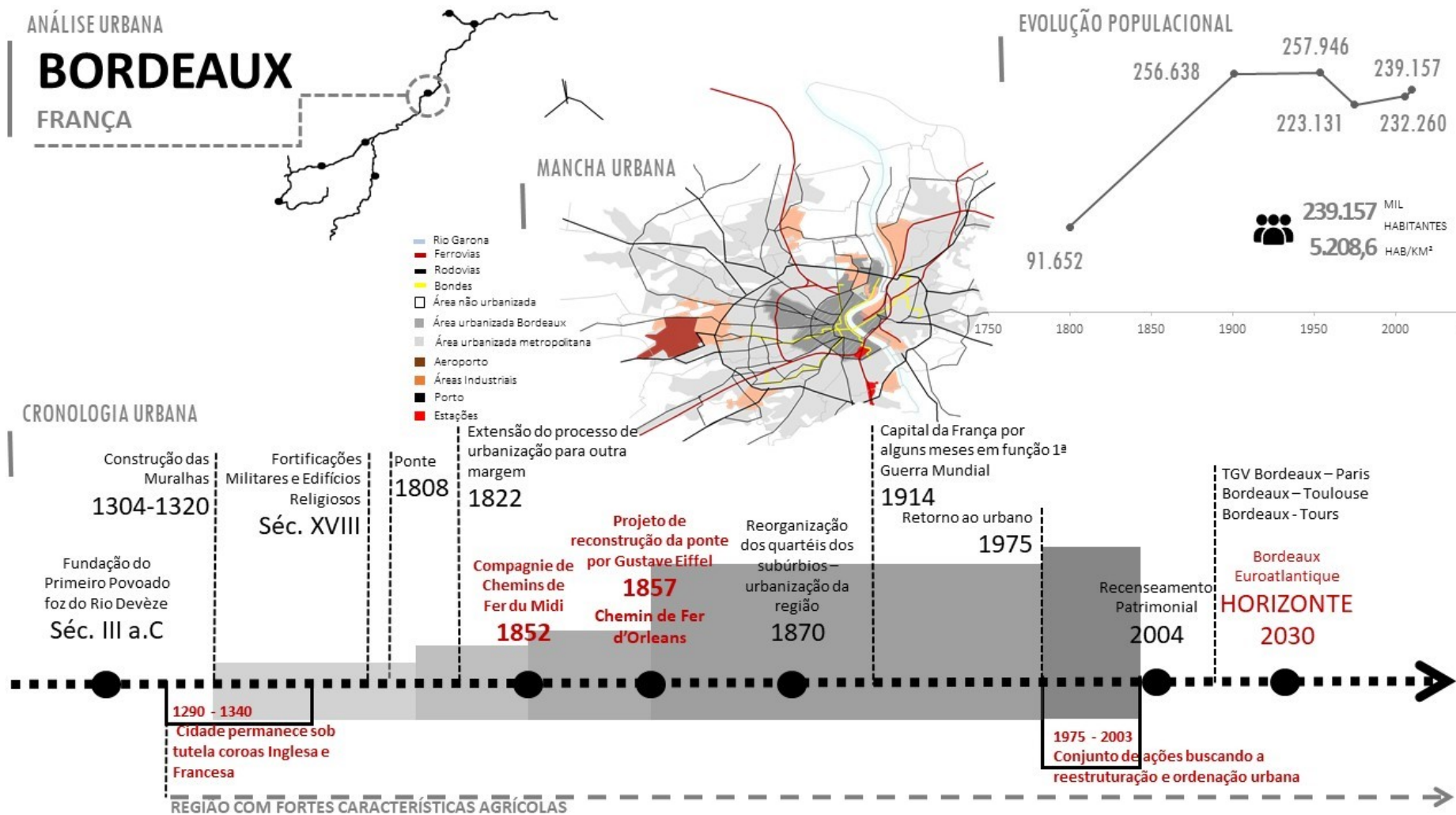
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-48 –Evolução Urbana da Região Metropolitana de Madrid.



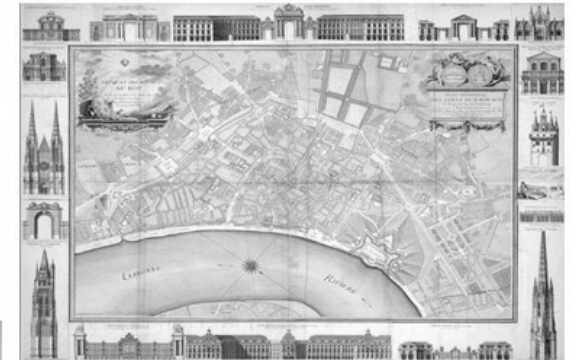
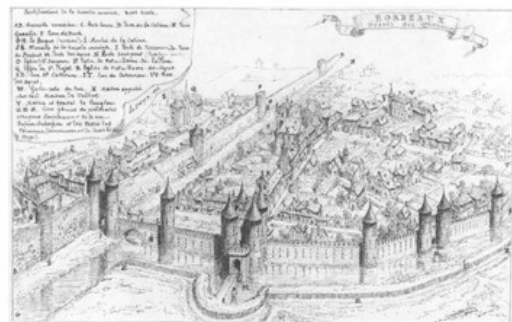
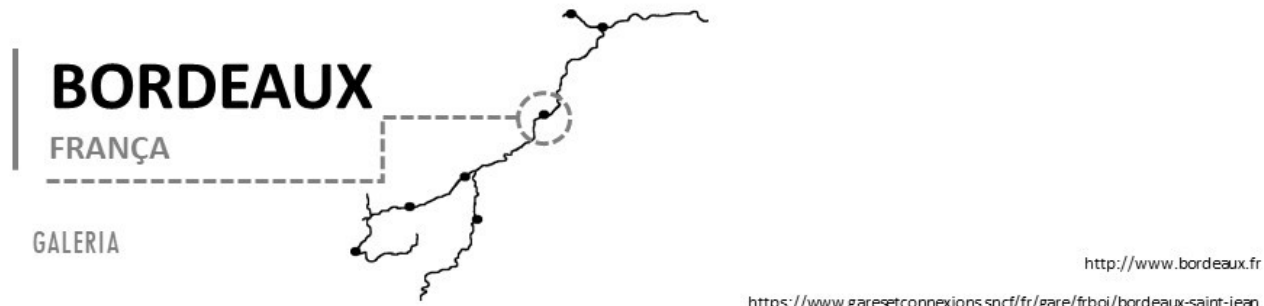
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-49 –Bordeaux



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-50 –Galeria Bordeaux



Fonte: Conforme descrição

7.2.5 Bordeaux

A consolidação de um novo eixo estratégico no contexto francês

Fundada no século III a.C., o primeiro povoado era situado na foz do rio *Devèze*, neste sentido, a cidade se tornaria ao longo dos anos uma das principais cidades portuárias do rio *Garona*, firmando desta maneira seu posicionamento estratégico em meio ao Sudoeste da França.

Entre 1290 e 1340, Bordeaux permaneceu sob a tutela das coroas Inglesa e Francesa. A construção de suas muralhas se estendeu por quase 20 anos, entre 1304 e 1320. Até o século XVIII, boa parte das obras de infraestrutura foram dedicadas à consolidação de fortificações militares e edificações religiosas. A partir da década de 1870 tem início o processo de reorganização dos quartéis nos subúrbios, condicionando o processo de urbanização da região.

Em 1880, o antigo hospício de *Vieillards* daria espaço à *École des Beaux-Arts*, demarcando um novo ciclo ao desenvolvimento urbano de Bordeaux. Entre 1884 e 1886 ocorre a consolidação do *Marché des Douves*, cuja imponente estrutura metálica foi construída por *Charles Durand*. Neste mesmo período, em 1885, ocorre a construção da *Gare Saint – Jean*, impulsionando o desenvolvimento da porção sul da cidade.

A inauguração dos grandes bulevares, entre 1853 e 1902, em particular os de Bègles e Talence, após a anexação de 1865, redefiniu os limites da cidade e reorganizou o antigo cinturão. Os novos habitantes passam a se estabelecer nos bairros deste pequeno subúrbio, atingindo o limite territorial com a cidade de Bègles.

A história urbana da margem esquerda remonta à Antiguidade, entretanto, destaca-se a baixa articulação com o núcleo histórico inicial.

Em 1808, Napoleão I ordena a construção de uma ponte de pedra, a fim de facilitar a passagem de suas tropas para a Espanha, a ponte seria aberta apenas em 1822. Do outro lado do rio, a cidade se estende. Estabelecimentos industriais e estações substituem as antigas áreas ocupadas por vinhas e pântanos. Em 1857, a antiga ponte seria substituída por uma ponte metálica projetada por Gustave Eiffel, o rio Garonne seria agora transposto pelos trens da *Chemin de Fer d’Orléans*.

Para SCHOONBAERT (2005), Bordeaux no século XIX, assim como tantas outras localidades organizou a transformação de seu território, direcionando boa parte de suas ações de modo a serem articuladas por meio de ações de planejamento urbano, pautados sobretudo por meio da articulação de eixos e estradas. Ao se renovarem, as cidades francesas cumpriram práticas e modelos comuns levantando desde grandiosos debates relacionados as grandiosas obras da capital, ou até mesmo inúmeras transições em meio as cidades provincianas do interior.

Durante o Segundo Império, Bordeaux manteve uma tradição clássica de planejamento urbano, quebrando os ideais em meio a experiência excepcional de Haussmann em Paris. A evolução das práticas de planejamento urbano fora iniciada pela revisão da aplicação da lei de 16 de setembro de 1807¹⁹⁹, relativa ao ressecamento dos pântanos, cujas aplicações teriam relativa importância para as cidades com mais de 2.000 habitantes, visto que esta estabeleceria um plano geral de alinhamento de suas ruas e demais obras consideradas de utilidades pública em geral.

Esse ciclo de transições terminaria apenas em 1886, quando outra lei deu às pequenas comunidades do interior da França uma grande situação de dependência financeira, marcando o retorno à um planejamento urbano

¹⁹⁹ Uma visão geral da lei de 1807 destaca as disparidades geográficas na adoção de planos de alinhamento econômico local e regional do território francês, que correspondem às principais mudanças em sua urbanização. Destacam-se neste momento as fortes diferenças entre o norte e o sul. SCHOONBAERT (2005) destaca em sua análise que mesmo do ponto de vista da redistribuição administrativa realizada desde a Revolução, conforme descrito

pela obra de Bernard Lepetit, não parecem ter sido reduzidas as disparidades urbanas do território francês, ao menos no que diz respeito às suas habilidades de planejamento urbano, sobretudo relacionadas em termos de estradas.

de caráter mais provinciano e autoritário. Três momentos podem ser destacados: a formação de planos gerais de alinhamento na primeira metade do século XIX (1807-1851); a relação entre as regras viárias e a construção privada desde o final do Antigo Regime até o início do século XX; e finalmente o período de “autonomia” das estradas, na segunda metade do século XX (1851-1914).²⁰⁰

Após 1851, a cidade modifica constantemente seu plano geral, adicionando uma série de planos parciais ao contexto urbano. De um modo em geral, SCHOONBAERT (2005), destaca em sua análise que os regulamentos rodoviários foram renovados no início da Terceira República, entre 1872 e 1880, onde a morfologia urbana e arquitetônica, se traduz em uma sedimentação de códigos antigos, muito mais do que por meio de inovações urbanas.

No final do século XIX, o florescimento dos projetos de grandes vias é proposto para Bordeaux, podendo ser visto como uma tendência para muitas cidades francesas da época, entretanto, SCHOONBAERT (2005) destaca a escolha por um certo dimensionamento estreito dos *boulevards*, revelando certa preocupação com a economia.

Para Coustet e Saboya (2005) em meio aos Trinta Anos Gloriosos (1944-1974) o desenvolvimento urbano de Bordeaux, foi marcado pelo deslocamento das habitações do centro histórico consolidado para a periferia. Já entre os anos 1975-2003 os autores apontam como um período de “retorno ao urbano”. Desde o fim da Segunda Guerra Mundial a cidade demonstra um contínuo crescimento, sendo atualmente, a sede de uma das maiores áreas metropolitanas europeias do litoral Atlântico. Em 2007, a cidade foi classificada como Patrimônio Mundial da Humanidade pela Unesco.

A cidade e sua região como um todo é famosa por seus vinhos e atrações turísticas. Capital e a maior cidade do departamento da Gironda e da região Nova Aquitânia, na porção Sudoeste da França. Neste contexto, a cidade de Bordeaux busca afirmar-se como uma das grandes metrópoles europeias do século XXI. Entre os grandes projetos, merece destaque os investimentos para a implementação do sistema LGV Paris-Bordeaux, que consiste na linha de alta velocidade de trens do corredor Atlântico, evidenciando a conexão entre as cidades de Paris, Tours e Bordeaux.

A consolidação do trecho ferroviário entre Paris a Bordeaux, por meio do trecho da *Compagnie de Chemin de Fer d'Orléans*, representa considerável desenvolvimento para toda a região (BILLÉ, 1930), além desta, a *Compagnie du Midi* também pode ser vista como elemento de extrema importância ao desenvolvimento e articulação de toda a porção sudoeste da França, assim como sua articulação ao território espanhol. Nesse contexto de articulação, a cidade de Bordeaux seria uma das cidades a apresentarem consideráveis índices de desenvolvimento em meio a transição do século XIX para o século XX.

Recentemente, outro grande projeto inserido em meio aos planos do Horizonte 2030 prevê entre outras características, a reformulação completa da *Gare Saint-Jean* e seus arredores. Esta operação de desenvolvimento global, chamada *Bordeaux-Euratlantique*, pode ser vista como algo muito além que uma simples reconstrução da estação, uma vez que suas ações preveem impactos não apenas ao contexto urbano de Bordeaux, mas também à determinadas localidades das cidades de Bègles e Floirac, próximas à zona de influência da Gare Saint – Jean. (BORDEAUX.FR)

²⁰⁰ Em Bordeaux, esse arco temporal traz como destaque a implementação de basicamente dois grandiosos planos: o “Plan Pierrugues” (1807 a 1838), seguido pelo “Plan Devanne” (1838 a 1851).

A ideia é “criar uma cidade dentro da cidade”, em uma área de 738 hectares distribuída por Bordeaux (386 hectares), Bègles (217 hectares) e Floirac (135 hectares). Este grande projeto tem como objetivo valorizar o patrimônio histórico, cultural e ambiental da aglomeração de Bordeaux e ser uma referência em desenvolvimento sustentável. Até 2030, o objetivo é criar um centro de negócios com influência internacional, a dimensão do projeto *Bordeaux-Euratlantique* torna-o uma Operação de Interesse Nacional (OIN), englobando inúmeros projetos.

A exemplo do ocorrido com o Eurotúnel, finalizado na década de 1990, responsável pela conexão entre a Inglaterra e a França, cuja grandiosidade de sua obra trouxe impactos ao desenvolvimento urbano de inúmeras cidades, em decorrência de novas estratégias de mobilidade e transportes, o projeto *Bordeaux-Euratlantique*, pode ser visto, ainda que em uma escala menor, como um símbolo do potencial do modal ferroviário em meio ao processo de revitalização urbana e econômica local, nacional e internacional.

Figura 7-51 –Caracterização Urbana de Bordeaux.

Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

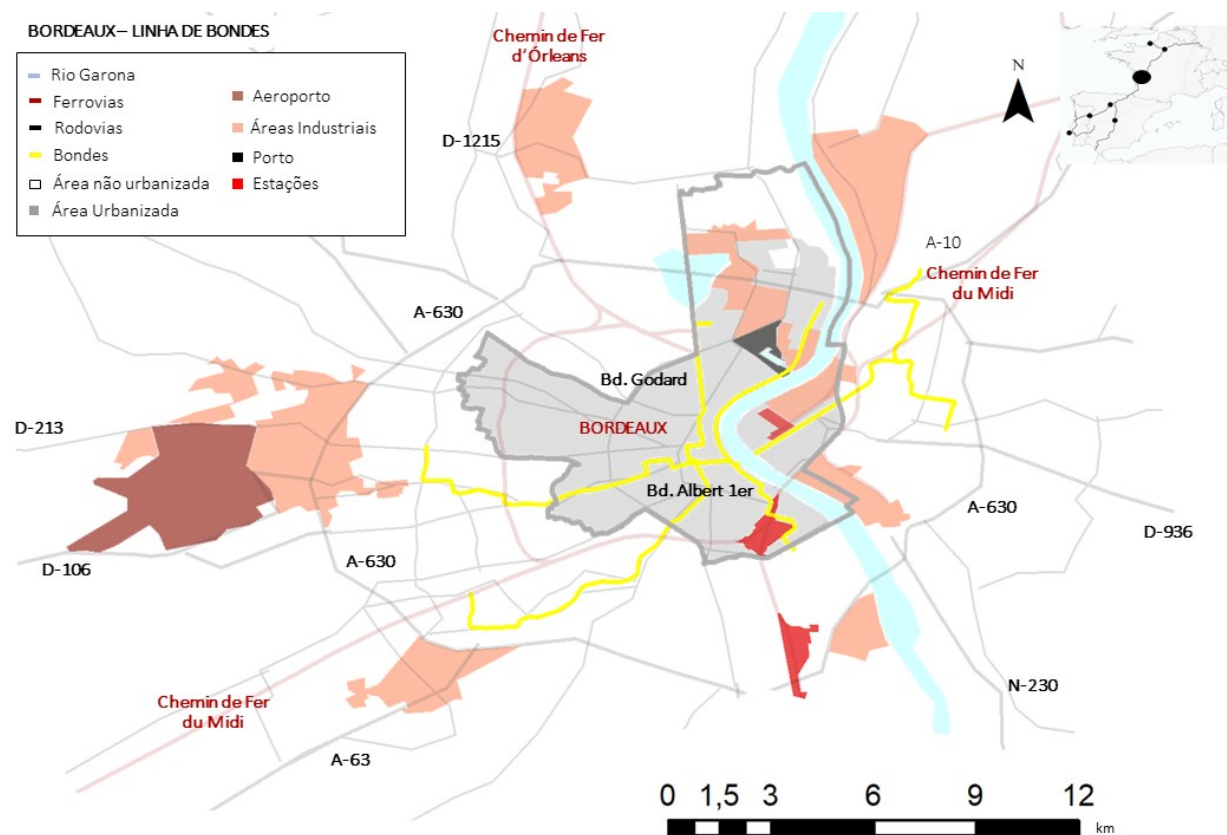
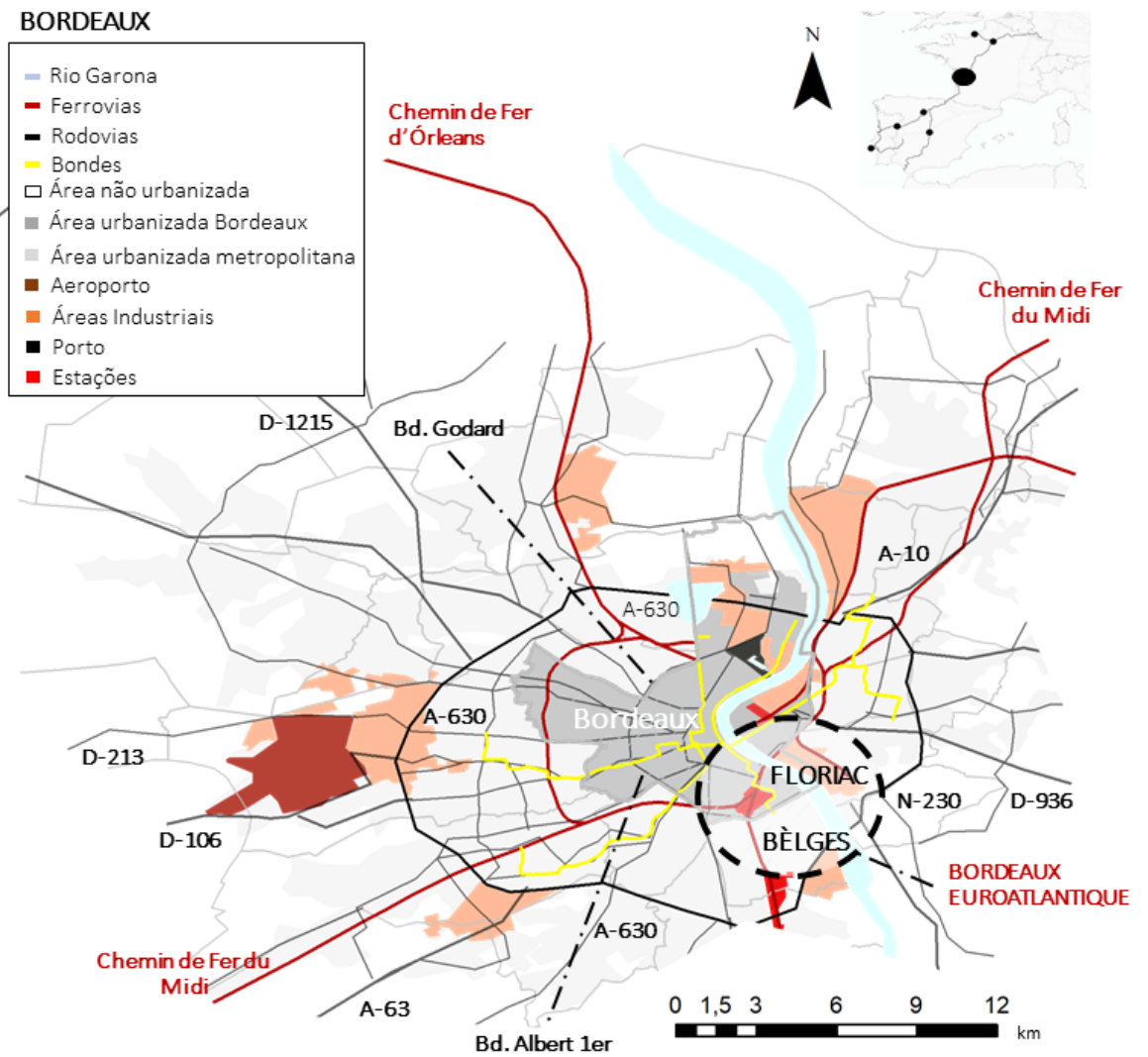
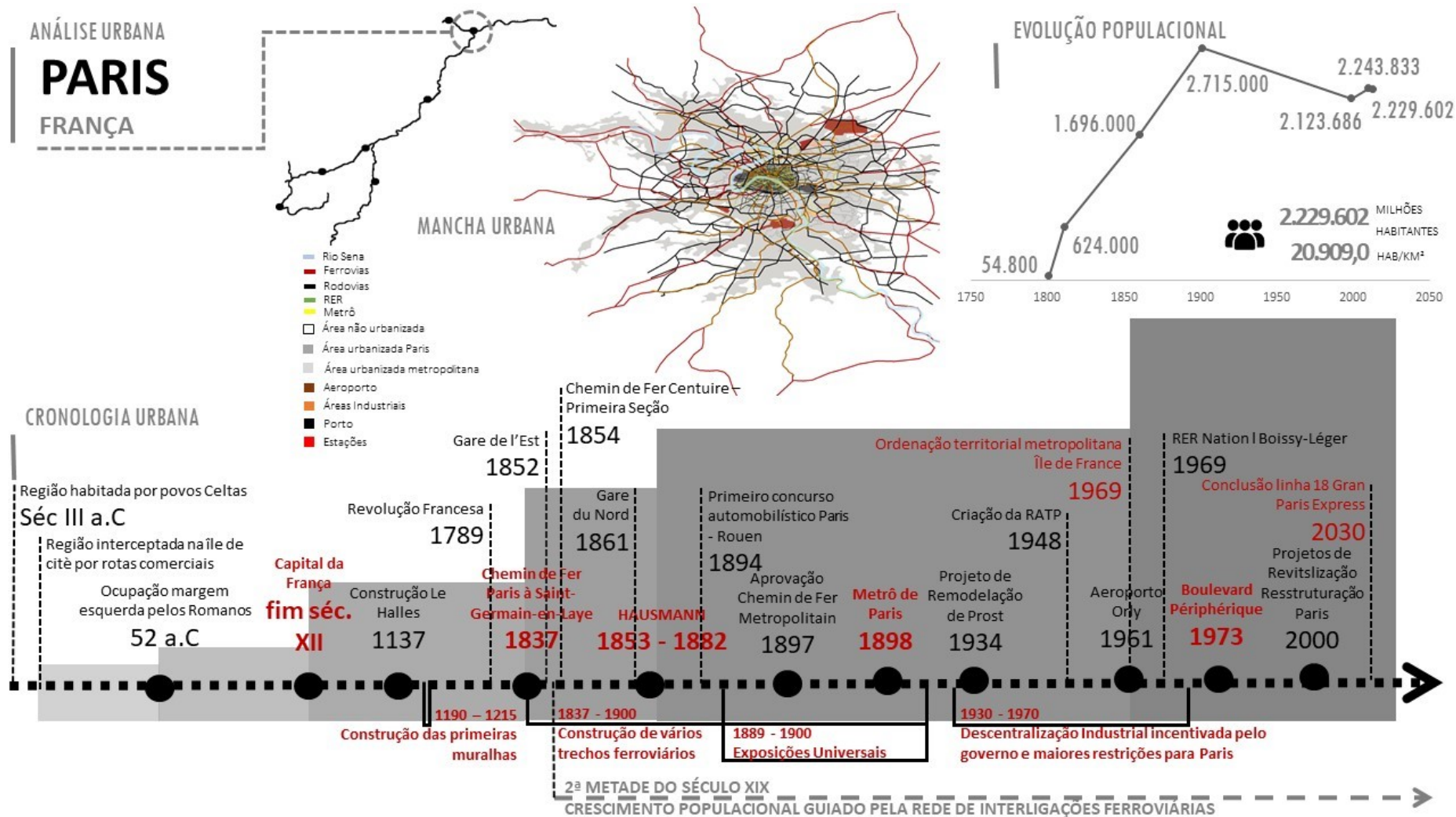


Figura 7-52 – Bordeaux-Euratlantique.



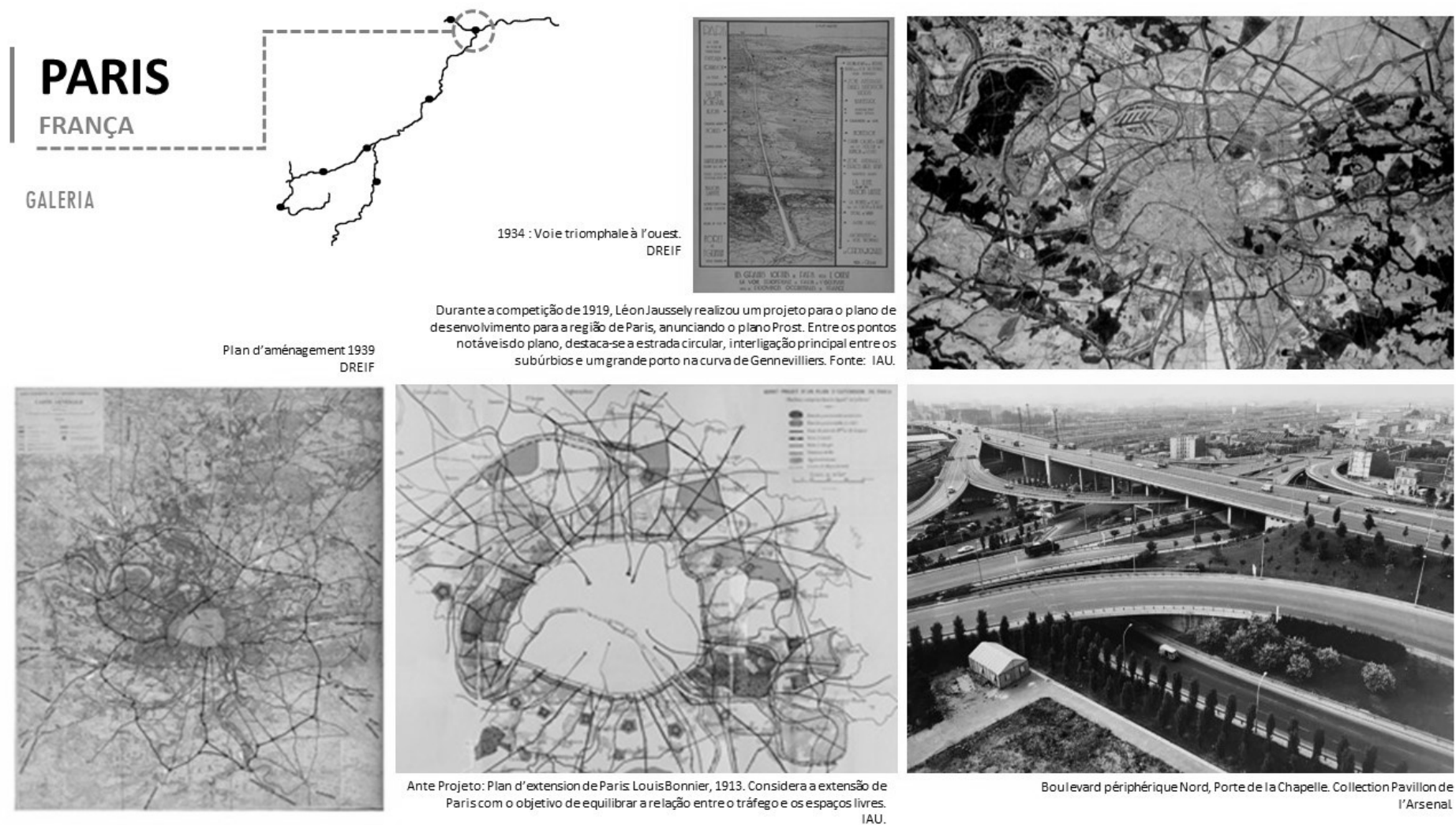
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-53 –Paris



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-54 –Galeria Paris



Fonte: Conforme descrição

7.2.6 Paris

O pensamento metropolitano e a mobilidade entre os subúrbios

Desde a Idade Média, Paris, como as demais cidades de sua época, vivia em sinergia com áreas rurais e novos territórios anexados periodicamente. Com a revolução industrial novos questionamentos passam a ser realizados em relação à conformação territorial parisiense. Questionamentos novamente postos à tona com o processo de globalização.

Nesse sentido, o século XIX trouxe a necessidade de complementaridade entre Paris e as cidades e aldeias vizinhas, sobretudo em relação às fontes de abastecimento.

Não é de interesse nesse ponto ressaltar as históricas intervenções sofridas pela cidade antes ou ao longo das grandiosas ações orientadas por Haussmann, cujos impactos já foram salientados em outros momentos deste estudo. Neste ponto, torna-se importante a compreensão do processo de conformação da atual metrópole parisiense. Desta forma, o caso parisiense (e de tantas outras metrópoles pelo globo) faz parte de um processo de globalização do planejamento metropolitano, amparado pela legislação nacional e por congressos internacionais de arquitetura e urbanismo, além dos inúmeros movimentos transnacionais, dos quais os anos 1920-1950 constituem o apogeu.

L'urbanisation sous, la pression combinée de la croissance démographique et l'émigration rurale, s'est opérée depuis les années cinquante de manière variable, s'appuyant d'abord sur pratiquement toutes les villes puis se faisant plus sélective: de nous jours la région de Ile-de-France, la plupart des grandes

²⁰¹ A urbanização sob a pressão combinada do crescimento demográfico e da emigração rural, opera desde os anos cinquenta de forma variável, contando primeiro com praticamente todas as cidades e depois se tornando mais seletiva: hoje em dia na região de Île-de-France, a maioria das grandes aglomerações (com mais de duzentos mil habitantes) e as áreas rurais e urbanas que estão sob sua influência direta, vem crescendo mais rápido

*agglomérations (de plus de deux cent mille habitants) et les zones rurales et urbaines qui sont sous leur influence directe, croissant plus vite que la plupart des autres villes. La hiérarchie des grandes villes reste néanmoins relativement stable. En revanche, le "rural profond" et le "petit urban profond" tendente à régresser.*²⁰¹ (ASCHER,1995)

Tendo em vista as articulações do século XX, em 1913, ocorre o lançamento do relatório da *Commission d'extension de Paris*, sob a direção de *Louis Bonnier e Marcel Poëte*, dando as bases para o concurso « *l'extension de Paris et l'aménagement de la région parisienne* », ganho por Léon Juassely em 1919. (AGUEDA, 2020)

Em 1934, o arquiteto *Henri Prost* é nomeado como responsável pela elaboração de um projeto de desenvolvimento regional. Além de Prost, atuam na elaboração *Pierre Rémaury, Jean Royer e Sr. Jayot*. Entre as principais características do grandioso plano de desenvolvimento urbano: descongestionar as regiões centrais; conter a expansão urbana; ditar regras para o uso do solo urbano; otimizar a circulação, por meio da criação de novas infraestruturas rodoviárias; promover o zoneamento; articulação de espaços livres; proteção dos ambientes de interesse histórico e paisagístico. (COTTOUR, 2008)

Com a implementação do Plano Prost, Paris participa de um movimento global de planejamento metropolitano que atinge não só as grandes capitais mundiais (Amsterdã, Moscou, Nova York etc.), mas também as cidades médias e emergentes do antigo mundo colonial. (JAQUAND, 2013)

Ainda em meio à implementação das ações previstas pelo Plano Prost, o pós Segunda Guerra Mundial representa um momento em potencial ao

do que a maioria das outras cidades. A hierarquia das grandes cidades, no entanto, permanece relativamente estável. Por outro lado, o "profundo rural" e o "pequeno profundo urbano" tendem a regredir. (Tradução própria)

planejamento urbano, sobretudo em decorrência dos projetos de reconstrução de muitas áreas assoladas pelo conflito mundial, acentuando processos de intervenção estatal JAQUAND (2013). No entanto, o caso parisiense não se beneficia da situação favorável ao planejamento regional.

De 1930 a 1970, a pedra angular do esforço de redistribuição nacional foi a chamada política de descentralização industrial. A descentralização industrial realmente decolou em meados da década de 1950, tanto como política pública quanto como estratégia de negócios. Essa onda histórica de investimentos contribuiu para as profundas mudanças na geografia econômica da França do pós-guerra (WENDELN).

O fim dos *Trente Glorieuses* assinala o fim de uma sequência marcada por uma sucessão de planos e reformas que modificam permanentemente a paisagem política e urbana parisiense. (BELLANGER, FLONNEAU, et.al, 2011; BOURILLON, FOURCAUT, 2012). Deste processo, um novo quadro de ordenação territorial metropolitano é imposto em 1961, abrangendo os três departamentos de Seine, Seine e Oise e Seine et Marne. A lei entrou em vigor em 1º de janeiro de 1968 e pôs fim à existência do departamento do Sena, desmontando-o e formando os departamentos de Île-de-France.

A década de 1970 marca o início de um período paradoxal. Embora constituam uma época de ouro do planejamento metropolitano, sua implementação estará sob o fogo de múltiplas críticas que questionam seus fundamentos. O período seria marcado pela conclusão das obras do *Boulevard Périphérique*, responsável pela conexão entre os subúrbios

parisienses e sua região central. Os automóveis se fixam como problema central na ordenação da mobilidade da *Île-de-France*.

*La problématique contemporaine, qui est caractérisée par la massivité des flux et des infrastructures, et aussi par l'émergence dans le temps présent d'une forme de « droit à la mobilité » - la faculté de se déplacer étant dorénavant considérée comme un facteur majeur d'intégration sociale -, invite à une relecture orientée des époques antérieures. Toutefois, il est possible et même probable que cette lumière soit parfois un faux jour pour les périodes les plus éloignées.*²⁰² (FLONNEAU, 2011)

Na análise de ROSEAU (2019), deste momento em diante, a cidade recua de forma gradual as preocupações relacionadas de forma exclusiva à Paris e se volta para a estruturação das “novas cidades” que se expandiam em meio ao subúrbio da grande *Île-de-France*. Quando se abre definitivamente, a vocação urbana da estrada parece dar lugar à imagem de “uma via rápida” que corre o risco de se tornar, segundo o jornal LIBÉRATION (1973), « *un boulevard parsemé d'hypermarchés* »²⁰³. Em continuidade ao raciocínio transmitido pela publicação ROSEAU (2019) atenta ao ponto de que « *seule la saturation progressive de la voirie constitue une préoccupation montante pour « boucler la boucle » avec des positions partagées comme en témoignent les désaccords que soulève, avant même la fin des travaux, la question du doublement du périphérique au sein du District* ».²⁰⁴

²⁰² A questão contemporânea, que se caracteriza pela massividade dos fluxos e das infraestruturas, e pela emergência na atualidade de uma forma de “direito à mobilidade” - a capacidade de se movimentar passa a ser considerada um fator preponderante de integração social - convida a uma releitura orientada de épocas anteriores. No entanto, é possível e até provável que esta luz às vezes seja um dia falso para os períodos mais distantes. (Tradução da autora)

²⁰³ Uma via rápida pontilhada de hipermercados. (tradução da autora). In : « Le périphérique sera-t-il la voie royale des hypermarchés ? Manifestation de commerçants hier à la porte Champerret », *Combat*, 25 avril 1973.

²⁰⁴ Apenas a saturação gradual da rede viária é uma preocupação crescente em “fechar o anel” com posições compartilhadas como evidenciado pelos desacordos levantados, mesmo antes do final das obras, pela questão da duplicação do anel viário dentro do Distrito. (Tradução da autora)

Si l'extension continue et plutôt dense des grandes villes était favorisé par le développement des transports collectifs, l'extension lointaine et discontinue actuelle des métropoles est évidemment liée à l'usage de l'automobile. Les transports collectifs rapides (RER et TGV) favorisent aussi une discontinuité de l'urbanisation, puisque, par définition, ces transports ne font pas d'arrêts intermédiaires: c'est ce que l'on appelle « l'effet tunnel »²⁰⁵. (ASCHER, 1995: 26-27)

Em meio a esse processo de aglutinação metropolitana, a consolidação dos três principais aeroportos da *Île-de-France*, iriam concretizar este momento de transição e necessidades de intervenção da estrutura de mobilidade proposta para a região metropolitana. O desenvolvimento das telecomunicações e dos transportes rápidos torna este progresso particularmente evidente no movimento de informações, mercadorias e pessoas; mas os avanços também são consideráveis para os meios de armazenamento e acumulação (ASCHER, 1995:43).

Nos anos 2000, novas obras, estudos e intervenções passam a tomar as atenções no contexto Parisiense, com o intuito de promover definitivamente a metrópole Paris de acordo com os novos padrões impostos pela globalização. Entre as transições, inúmeras medidas foram impostas de forma favorável aos anseios da população, entretanto, outras ações ainda se colocam com certa repulsa.

- **La Défense**²⁰⁶

O projeto de reformulação de uma antiga área de pavilhões dilapidados, pequenas fábricas, ligadas às indústrias mecânica e automotiva, ficam ao lado de favelas e algumas fazendas, teve início nos anos 50, mais

²⁰⁵ Se a expansão contínua e bastante densa das grandes cidades foi favorecida pelo desenvolvimento do transporte público, a atual expansão distante e descontínua das metrópoles está obviamente ligada ao uso do automóvel. O transporte coletivo rápido (RER e TGV) também promove descontinuidade na urbanização, uma vez que, por definição, esse transporte não faz paradas intermediárias: é o que se denomina “efeito túnel”. (Tradução da autora)

precisamente em 1958, quando o Estado fixa por meio de um decreto (EPAD) um conjunto de medidas responsáveis pela reformulação da região, com o intuito de transformá-la em um grandioso centro empresarial. O prolongamento do eixo histórico de Paris, traria à cidade os moldes do urbanismo contemporâneo concretizados por meio dos ideais da economia global, gerando inúmeras críticas em relação aos contrastes impostos à paisagem parisiense. Após momentos de crise, os anos 2000 trariam medidas para o fortalecimento da região, incluindo a atração de eventos e novos empreendimentos. Em 2018, novos projetos foram lançados para a região com o intuito de promover seu revigoramento e competitividade com o cenário global.

- **Petite Ceinture**²⁰⁷

Seguindo a tendência de revitalização de antigos eixos ferroviários em áreas urbanas, com o intuito de criar espaços de lazer e mobilidade sustentáveis, a *Petite Ceinture*, assim como outros trechos ferroviários obsoletos de Paris (como o Park de Reuilly), busca a solução de novas alternativas para a articulação urbana. Trata-se de uma antiga linha ferroviária, que outrora circundava Paris em meio ao *Boulevard des Maréchaux*, em desuso desde 1934. Em 2007, uma primeira seção foi aberta para caminhantes no 16º arrondissement, entre a *Porte d'Auteuil* e a *Gare de la Muette*. Vale frisar que o antigo trecho ferroviário percorre diferentes regiões de Paris, sendo este um dos fatores que fazem do projeto de revitalização uma importante ação para revitalização paisagística e articulação urbana, a exemplo das linhas 3ª e 3b do tramway parisiense.

²⁰⁶ Disponível para consulta em: < <https://parisladefense.com/fr/decouvrir/histoire> > acesso em Outubro de 2020

²⁰⁷ Disponível para consulta em: < <https://en.parisinfo.com/paris-museum-monument/71366/La-petite-ceinture> > acesso em Outubro de 2020

- **Les Halles**²⁰⁸

Desde o século XXI, o bairro *Les Halles* caracteriza como um centro econômico e social de Paris, um epicentro de Paris sempre soube evoluir: da destruição dos *Pavillons Baltard* (1970), uma grande feira ao ar livre, que cede espaço para um novo centro comercial em 1979. Nos anos 2000, um novo projeto de revitalização emerge, mesclando áreas comerciais e um terminal de transportes

- **Paris Rive Gauche**²⁰⁹

Cobrando uma área de 130 hectares, dos quais 26 hectares cobrem os trilhos de que servem a Gare d'Austerlitz, a operação urbanística, ou *Zone d'Aménagement Concerté* (ZAC - 1991) Paris Rive Gauche é vista pelo Estado francês como a maior operação de planejamento urbano realizada na capital desde as obras de Haussmann, no século XIX.

O território da Rive Gauche de Paris estende-se desde a Gare d'Austerlitz até os limites municipais da cidade de Ivry-sur-Seine. O antigo ambiente industrial e de baixa articulação, abriga hoje símbolos como a sede da *Bibliothèque Nationale de France*, o novo centro universitário de Paris, novos bairros mistos, moradias, escritórios, comércio. Além da remodelação da logística de transportes de passageiros e mercadorias do sistema de trens que cortam a cidade de Paris.

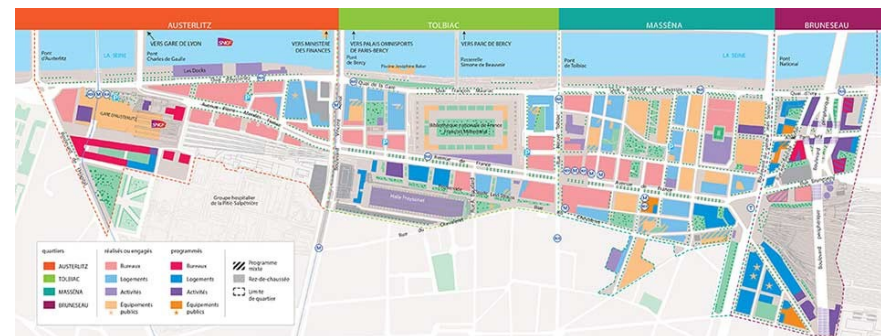
- **Tramway T3a e T3b**

A linha se caracteriza como o primeiro eixo de bondes modernos em Paris, desde o fechamento do sistema anterior em 1937. O trajeto é operado pela RATP, também conhecido como *Tramway des Maréchaux*, pois seu trajeto segue a linha traçada pelo Boulevard desta região onde uma série de bulevares circundam Paris ao longo da antiga Muralha de

Thiers (construída de 1841 a 1844). Em decorrência da instauração das linhas, as áreas em seu entorno passam por processos de revitalização desde os anos 2000, em virtude da inauguração do primeiro trecho em 2006. Em 2009, iniciaram-se as obras de extensão da linha inauguradas em 2012. Duas linhas distintas foram construídas para garantir a fiabilidade do serviço: T3a - *Porte de Vincennes* e a T3b inicialmente conectando *Porte de Vincennes à Porte de la Chapelle*. Uma extensão deste último para *Porte d'Asnières* foi inaugurada em 2018. Além dos percursos já em operação, a linha prevê a inauguração de novos trechos ao longo dos próximos anos.

*Le tramway, c'est une nouvelle vision de la ville. Un aménagement urbain essentiel en faveur des quartiers populaires.*²¹⁰ (ANNE HIDALGO)

Figura 7-55 –Paris Rive Gauche



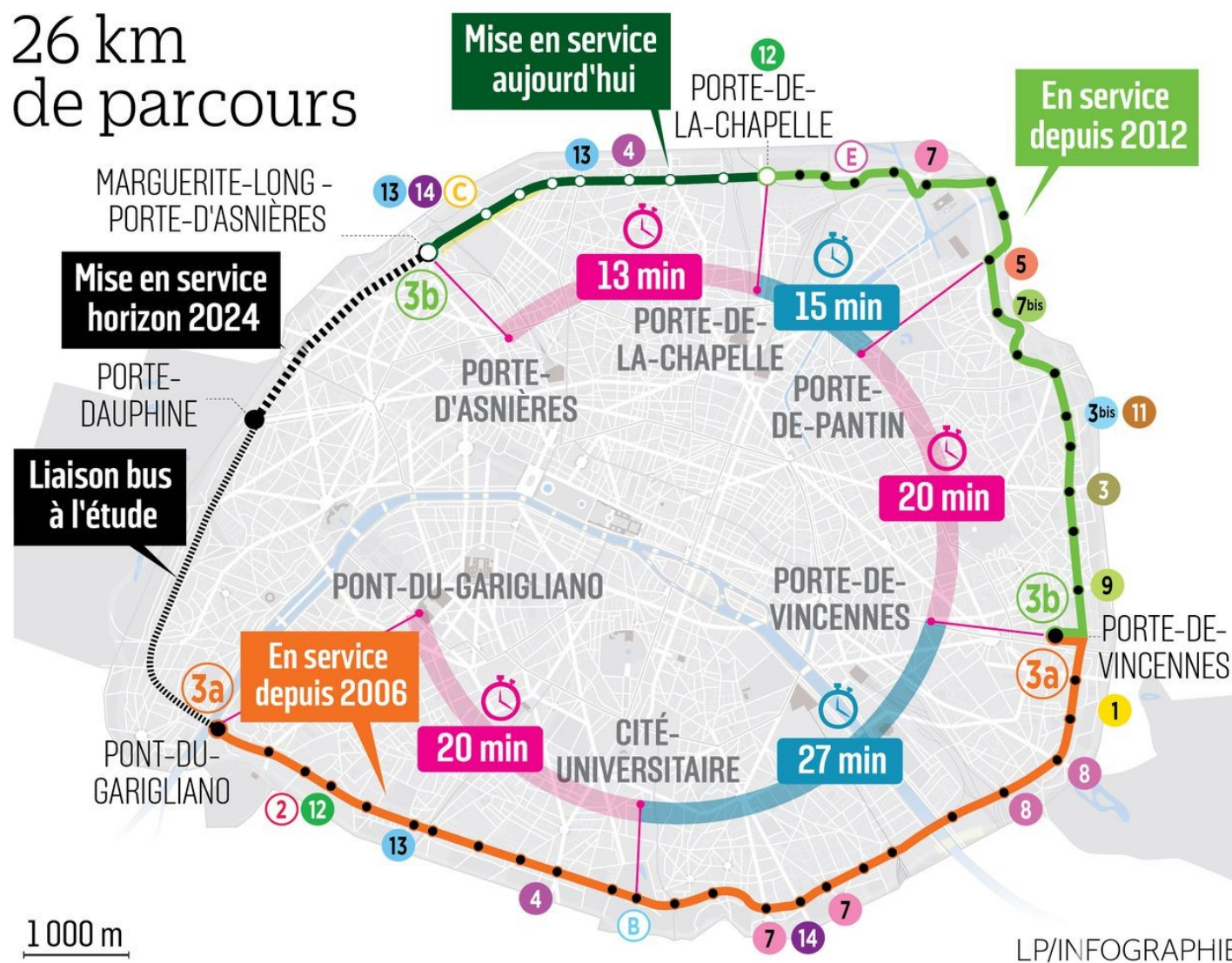
Disponível em: <http://www.parisrivegauche.com/Plans>, acesso em Outubro de 2020

208 Disponível para consulta em: < <https://www.projetleshalles.fr/> > acesso em Outubro de 2020

209 Disponível para consulta em: < <http://www.parisrivegauche.com/Le-projet-urbain> > acesso em Outubro de 2020

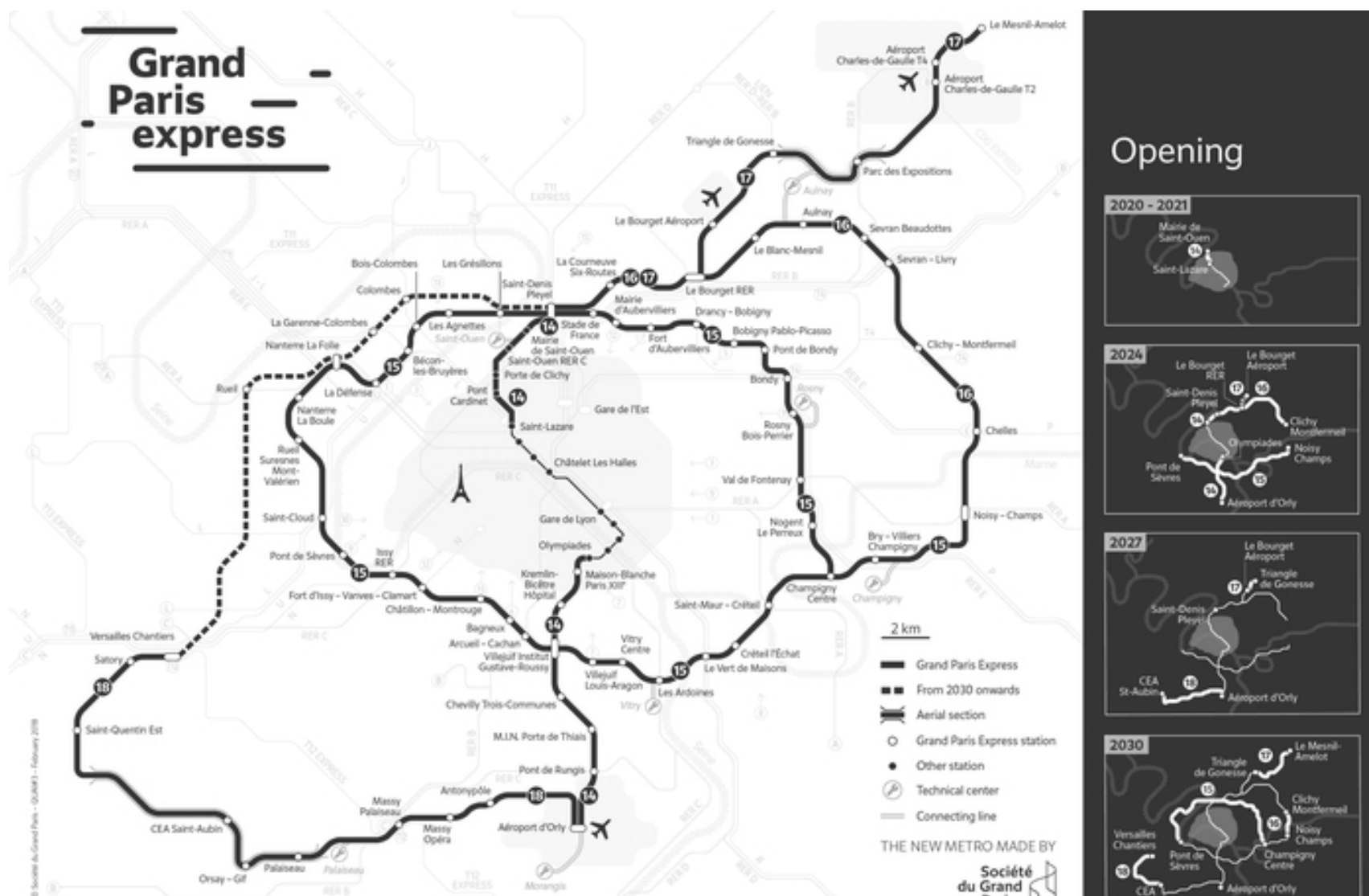
210 O *tramway* é uma nova visão da cidade. Um desenvolvimento urbano essencial a favor dos bairros operários. (Tradução da autora). Disponível para consulta em: < <https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-quand-le-t3-transforme-la-capitale-23-11-2018-7951494.php> > acesso em Outubro de 2020

Figura 7-56 –Tramway



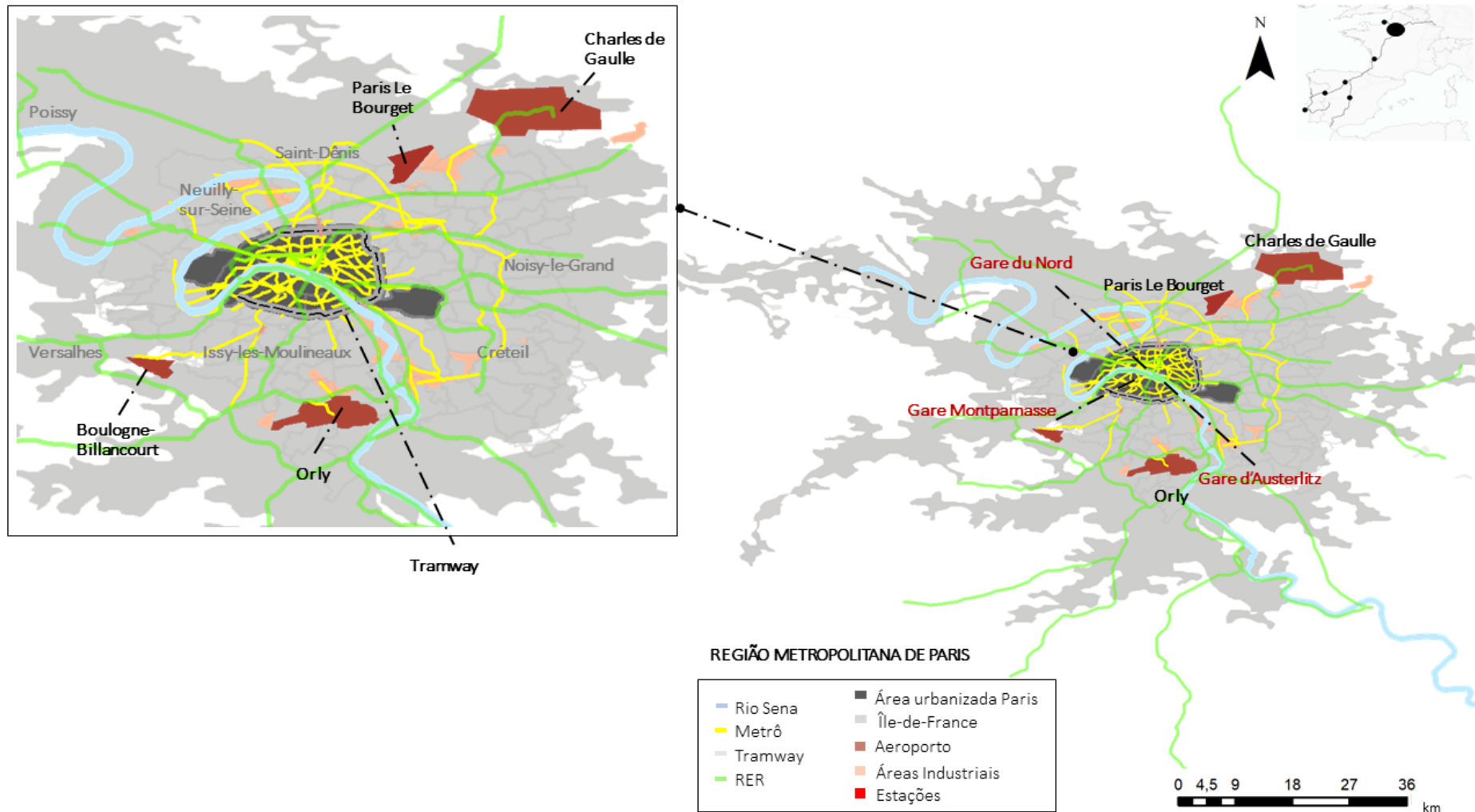
Disponível em: <https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-quand-le-t3-transforme-la-capitale-23-11-2018-7951494.php>, acesso em Outubro de 2020

Figura 7-57 –Grand Paris Express



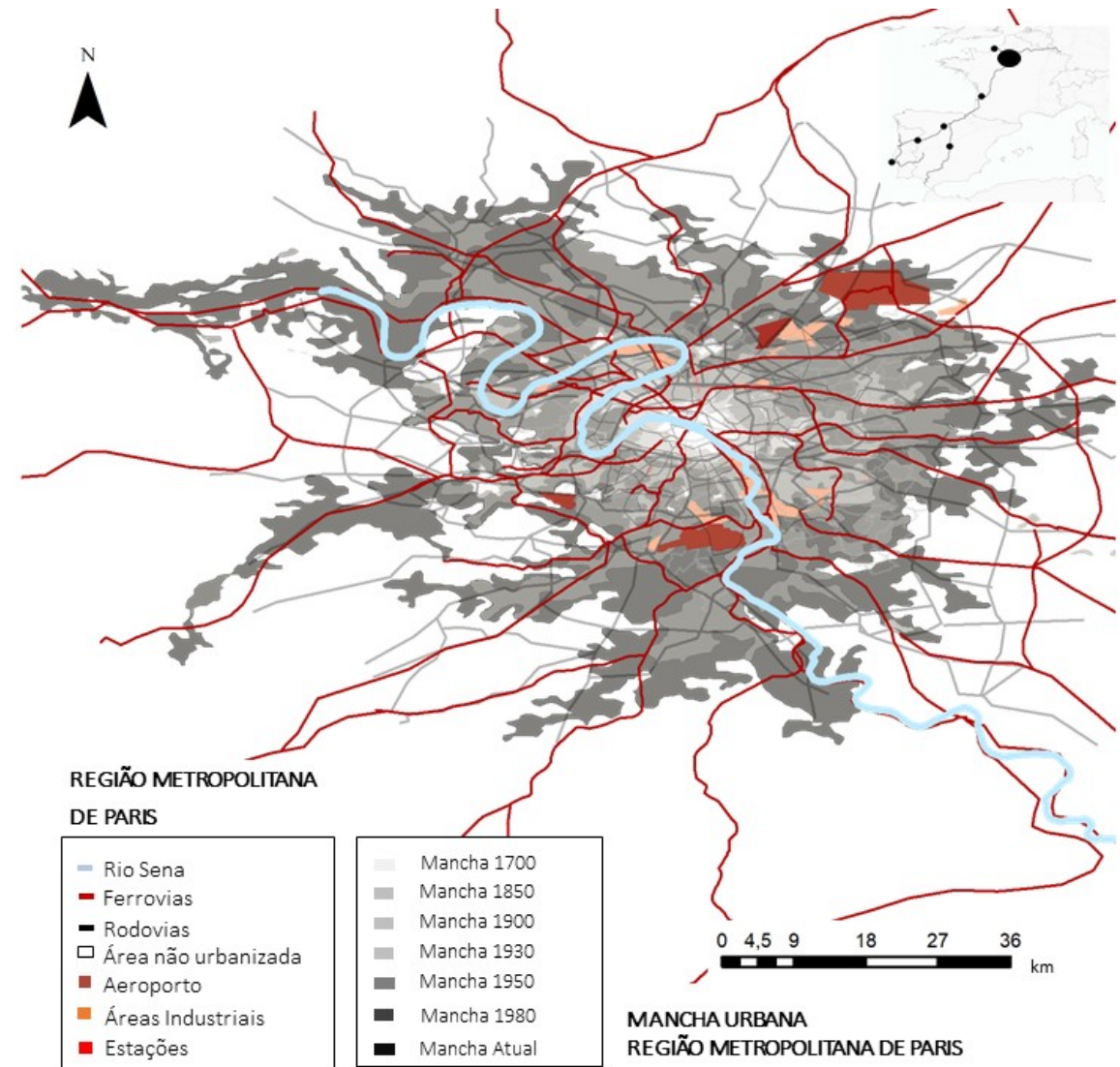
Disponível em: <https://www.societedugrandparis.fr/info/grand-paris-express-largest-transport-project-europe-1061>, acesso em Outubro de 2020.

Figura 7-58 –Caracterização Intraurbana de Paris



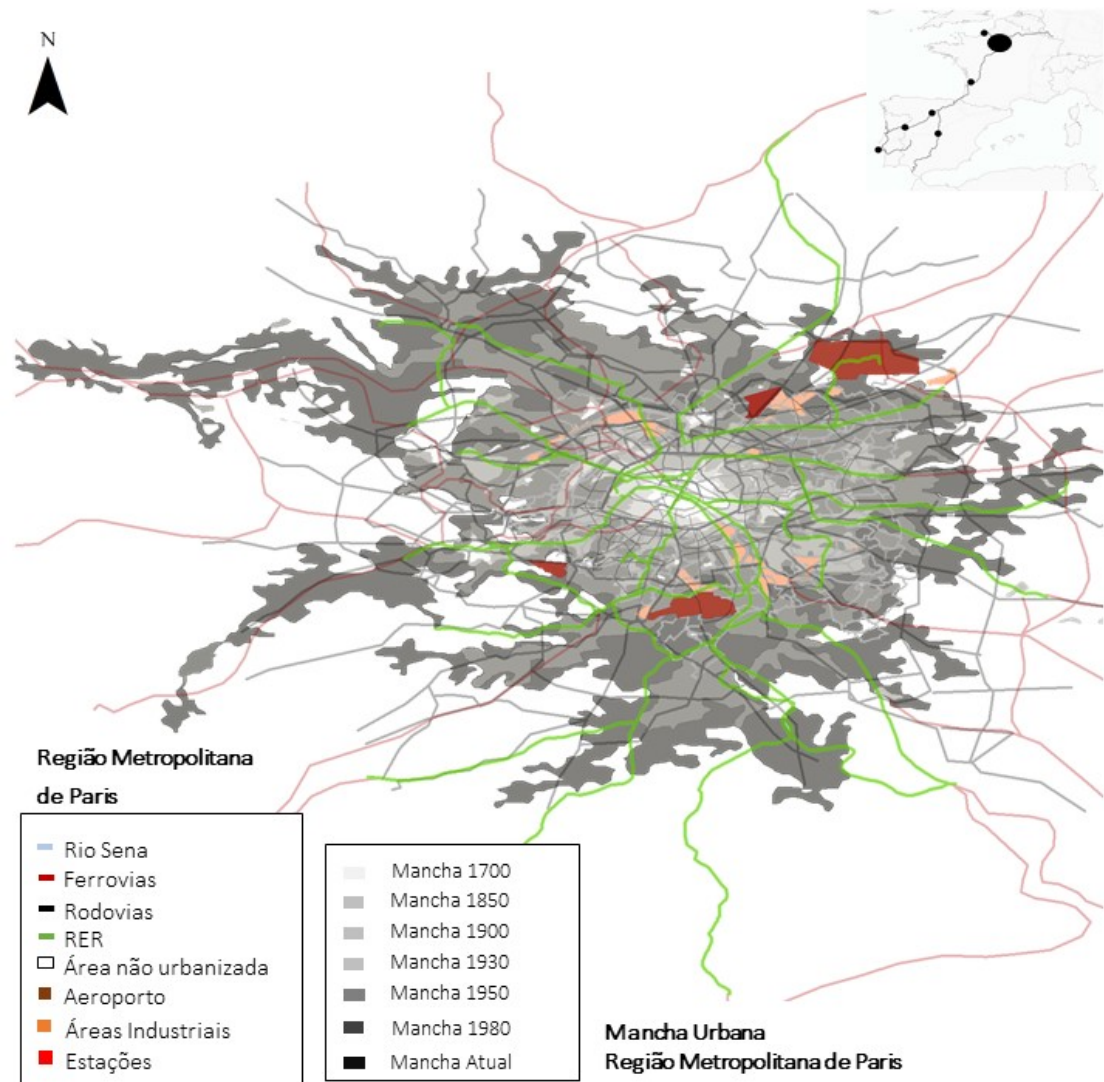
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-59 –Evolução da Mancha Urbana de Paris, destaque para rede ferroviária.



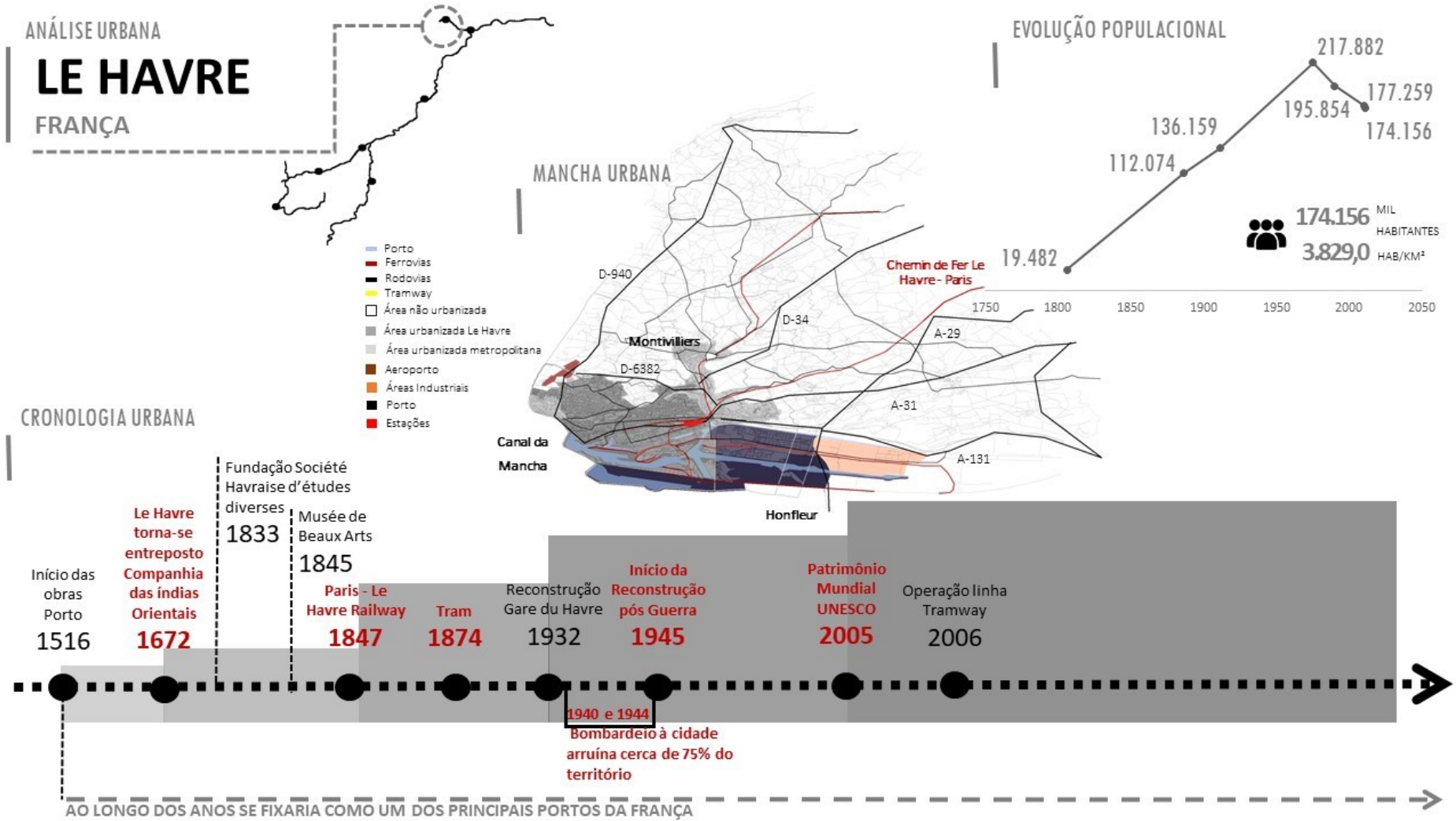
Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-60 –Evolução da Mancha Urbana de Paris, destaque para RER.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

Figura 7-61 –Le Havre.

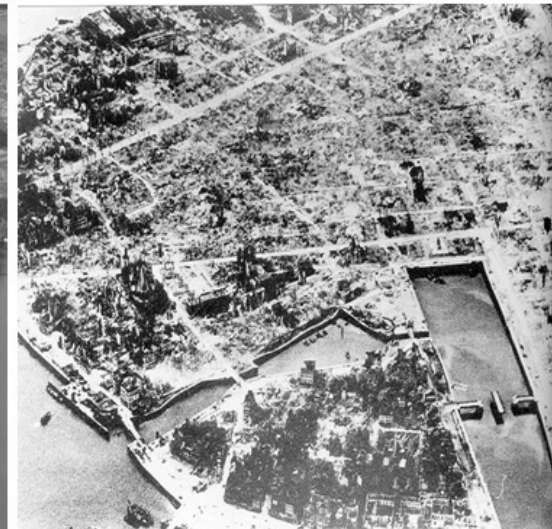


Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa.

Figura 7-62 –Galeria Le Havre.



Unesco



Fonte: Conforme descrição

7.2.7 Le Havre

O porto e a reconstrução

A cidade de Le Havre começa a despontar interesses estratégicos em meados de 1516, data que demonstra oficialmente o início das construções portuárias, entretanto, assim como em toda a Europa, vestígios históricos anteriores são identificados.

Após o sucesso das primeiras ferrovias na Grã-Bretanha, a França foi encorajada a desenvolver uma rede ferroviária, visionando além de conexões no território francês, maior aproximação e facilidade de transportes com áreas estratégicas das Grã-Bretanha. Nesse sentido, em 1847 tem início a operação da ferrovia entre Paris e Le Havre (*Ligne Paris-Le Havre*), uma importante linha ferroviária de 228 quilômetros de extensão, que conecta Paris à cidade portuária do noroeste de Le Havre via Rouen. Em 1888 seria inaugurada a Gare du Havre.

Atualmente, a ferrovia Paris-Le Havre é utilizada pelos seguintes serviços de passageiros:

- TGV no trecho entre Épône - Mézières e Le Havre
- *Intercités* de Paris a Le Havre e de Paris a Dieppe
- Serviços regionais TER Haute-Normandie em toda a linha
- Serviços regionais da Transilien no trecho entre Paris e Vernon
- RER Um trânsito rápido de Paris no trecho entre Nanterre e Poissy
- Referências culturais

Merece destaque o fato de que ao longo da 2ª Guerra Mundial a cidade de Le Havre foi completamente destruída. O primeiro grande ataque ocorreu em 1940. Cindo anos depois, em 1945, um novo ataque assola a

cidade. De acordo com os dados da UNESCO, terminada a invasão de Le Havre pelos alemães em 1944, cerca de 5.000 civis foram mortos, 12.500 construções destruídas e 80.000 pessoas desabrigadas. Le Havre, o segundo maior porto da França sofreu os maiores danos do país. Mais de 90% da cidade foi deixada em ruínas, sendo o porto inutilizado devido a fragmentos que bloquearam os canais e o acesso às docas.

A área destruída foi reconstruída de acordo com o plano de uma equipe chefiada por Auguste Perret²¹¹, de 1945 a 1964. A partir desse processo, Le Havre torna-se um ambiente excepcional entre muitas cidades reconstruídas, em decorrência de sua unidade e integridade, cujo projeto combina um reflexo do padrão anterior da cidade e suas estruturas históricas existentes, às novas ideias de planejamento urbano e tecnologia de construção. É um exemplo notável de planejamento urbano e arquitetura do pós-guerra baseado na unidade de metodologia e no uso de pré-fabricação, na utilização sistemática de uma grade modular e na exploração inovadora do potencial do concreto. (UNESCO, 2005)

Em decorrência destes valores culturais históricos e contemporâneos, em 2005, a cidade de Le Havre foi inscrita como Patrimônio Mundial da Humanidade pela UNESCO. A área classificada compreende um território urbano de 133 hectares, representando um conjunto arquitetônico e urbano homogêneo, dotado de grandes áreas, caracterizadas como eixos principais, praças, edifícios e grupos significativos de edifícios (como e *École du Classicisme Structurel*), além do tecido residencial comum (ruas, passagens, quarteirões internos da cidade). Todo este conjunto arquitetônico e paisagístico teve sua

²¹¹ Auguste Perret nasceu em 1874 em um subúrbio de Bruxelas. Antes de estudar na *École des Beaux-Arts de Paris* aprendeu métodos de construção na empresa familiar. Com seus irmãos Gustave e Claude como associados, foi um dos primeiros a construir em concreto armado. Em 1945, o Ministério da Reconstrução e Urbanismo o nomeou arquiteto-chefe do projeto de reconstrução de Le Havre. *Auguste Perret* e sua equipe criaram muitos edifícios

públicos na França (o Théâtre des Champs-Élysées em Paris, a igreja Notre-Dame-du-Raincy, Aeroporto de Orly, o Centro de Energia Atômica em Saclay) e no exterior, especialmente na Grã-Bretanha, Argélia e Tunísia.

consolidação entre os anos 1945 e 1964 no âmbito da reconstrução da cidade.

Em contraste com as intervenções de Perret, integram a região da île Saint-François, fragmentos de tecido urbano antigo e edifícios isolados poupados da destruição, cujo entorno foi ocupado pelas grelhas da cidade reconstruída, e edifícios construídos após 1964, cuja presença parece indissociável ao tecido urbano (*Maison de la Culture, a Résidence de France*, a extensão da Câmara Municipal).

O novo plano urbano segue dois eixos: o eixo público principal é formado pela ampla Avenida *Foch*, que corre na direção oeste-leste pela parte norte da cidade, tomando o alinhamento do antigo *Boulevard de Strasbourg*. Ele começa na *Porte Océane* em frente ao mar e continua até *Saint-Roch square* e a *place de Hôtel de Ville*, fornecendo a direção geral para a rede básica. No *Porte Océane*, a avenida é atravessada num ângulo de 45° pelo *Boulevard François Ier*, que forma o segundo eixo. O *Quartier du Perrey* fica na parte litorânea da avenida. A *Porte Océane* é uma entrada monumental para a Avenida *Foch* e uma entrada para a cidade pelo mar, tendo a ideia do antigo portão destruído na guerra. Este edifício também se tornou um “laboratório” experimental para o desenvolvimento do sistema estrutural e métodos de construção do projeto. A praça *Saint-Roch* está localizada no lugar de um antigo parque público e cemitério, o que deu algumas de suas orientações. O *Hôtel de Ville* é a estrutura mais monumental de todo o conjunto: mede 143 m de comprimento, e sua parte central é marcada por uma torre de 18 andares e 70 m de altura.. (UNESCO, 2005)

De acordo com os relatos de autenticidade destacados no dossiê de candidatura à UNESCO, o projeto de *Perret* para a reconstrução de Le

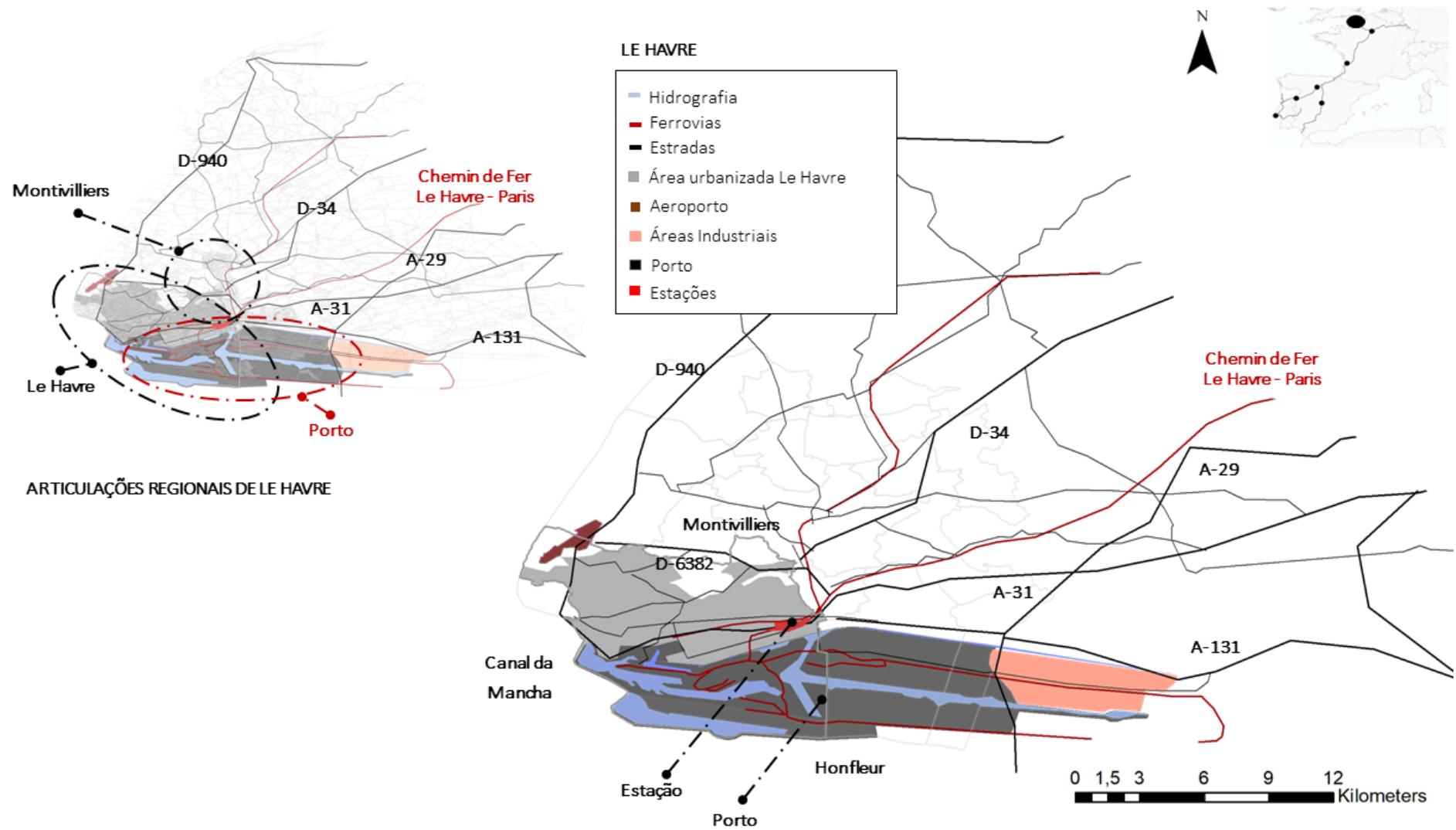
Havre reflete seu ideal: criar um conjunto homogêneo onde todos os detalhes são projetados no mesmo padrão. Nas palavras de LE CORBUSIER²¹²: “Perret não é um revolucionário, ele mantém a tradição. Sua personalidade como um todo reside na continuação das grandiosas, nobres e elegantes verdades da arquitetura francesa.”

Em 1894, a cidade passa a contar com um serviço de bondes (tramways) operados pela então *Compagnie des Tramways Électriques du Havre*. Pouco a pouco, a rede de linhas se espalha pela cidade de Le Havre e seus subúrbios vizinhos. Todas as linhas do bonde levavam à estação Le Havre e à prefeitura. O serviço foi encerrado em 1957 em decorrência da substituição pelos trólebus. Em 2006, após uma consulta popular, um novo sistema de *tramways* foi introduzido na cidade. O trajeto do sistema foi projetado para abranger uma grande base populacional, conectando centralidades como a praia, a prefeitura, a estação ferroviária e as principais áreas populacionais de *Caucriauville* e *Mont Gaillard*.²¹³

²¹² Citado em: <<https://www.lehavre.fr/>> acesso em outubro de 2020.

²¹³ De acordo com informações dos sites oficiais de Le Havre, as operações para o retorno dos tramways na área dos subúrbios da cidade alta coincide com um grande esquema de remodelação para áreas carentes da cidade.

Figura 7-63 –Le Havre.



Fonte: Execução da autora conforme dados obtidos na pesquisa

8

**Considerações
Finais**

Desenvolvida no âmbito de obtenção do título de Doutoramento em Arquitetura pela Universidade de Évora, a pesquisa buscou criar a partir de suas discussões, um ambiente de confronto entre a conformação de eixos ferroviários de caráter transcontinental europeus e sul-americanos vistos a partir de suas interferências, cujas distinções, articulam e rearticulam modernidades em meio à diferentes períodos hegemônicos de difusão de tecnologias e conhecimentos, abrangendo neste processo escalas locais, regionais e internacionais, em um ambiente cada vez mais saturado pela fragmentação de ciclos, onde erros e acertos tornam-se parâmetros em novos projetos e estratégias urbanas, dispersos em ambientes centrais e periféricos / desenvolvidos e subdesenvolvidos / mais privilegiados e menos privilegiados.

O romper do século XV desperta uma Europa que deixa de viver recolhida sobre si e se abre para o oceano, desenvolvendo em função deste contexto um novo sistema de relações internas. Na Europa, as cortes fixam-se definitivamente nas cidades, que pouco a pouco se tornariam as capitais dos Estados soberanos.

Dessa forma, o século XV seria marcado pelos recursos europeus emprenhados no ultramar, promovendo um novo confronto da Europa com o mundo, que se expande em relação aos movimentos anteriores. Entre os embates, são acirradas as rivalidades entre Portugal e Espanha na disputa por novos horizontes. A descoberta das américas culminaria com um novo cenário ao contexto europeu e economia mundial como um todo, a circulação atlântica impulsionaria o mercantilismo, que anos mais tarde impulsionaria o capitalismo.

No século XVI, o grau de superioridade técnica e organizativa permite que os navios dos Estados europeus cheguem a todos os continentes. (BENEVOLO, 1995: 207). Novos avanços técnicos e tecnológicos, impulsionam um novo ciclo de transições na paisagem europeia, sobretudo em finais do século XVIII.

Conforme colocado por MORAES (2000:23), a colonização americana e sobretudo sul-americana teve seu início marcado pela formação de enclaves, ou seja, pontos isolados em um território mais amplo (muitas vezes sem nem ao certo se ter a noção de seu real dimensionamento), que evoluem para regiões quando conseguem aglutinar novas áreas e comunicá-las por fluxos permanentes, impulsionados inicialmente por tímidas atividades de exploração.

Ao longo dos anos, algumas das cidades e regiões estabelecidas pelo auge de ciclos econômicos agregam ao seu dinamismo maiores complexidades organizacionais diretamente refletidas em seu poder de aglutinação, ainda marcado por grandiosas extensões territoriais, conformação esta, que atualmente emergem de forma continuada ou descontinuada, tendo sido sua “herança colonial” absorvida ou não por outra zona de enclave em expansão.

Esta estruturação pautada pelo desenvolvimento de ciclos econômicos e sua decorrente consolidação impulsionaria a aplicação e sucesso do mercantilismo, fixando as bases para os progressos decorrentes com as Revoluções Industriais. Um movimento cíclico onde “as mercadorias da Europa eram quase todas novas para a América, e muitas mercadorias da América eram novas para a Europa” (SMITH, 1996). Os novos ideais do chamado “Sistema-Mundo” (DUSSEL, 2005: 61), trariam uma nova dimensão ao globo terrestre e com ela novas esperanças de domínio e enriquecimento.

Nas américas, o primordial interesse pelo comércio favorece a conformação da dispersa ocupação do território. Em relação ao processo de interiorização do período colonial português nas américas, o exemplo maior pode ser visto com a ação das bandeiras, que explorando o território em busca das riquezas e aumento dos domínios territoriais, culminariam em uma série de instabilidades entre as coroas portuguesa e espanhola.

Da mesma forma que os portugueses buscavam o domínio de seus novos territórios, os espanhóis com maior “sorte” se deparam em suas incursões com os metis preciosos, instigando ainda mais os avanços portugueses. Em ambos os territórios, os movimentos ocasionavam o alargamento territorial, reafirmando ou articulando novos caminhos, estimulando seu adensamento (aniquilando a cultura local), um processo dinâmico decorrente da instauração dos ciclos de extração de minerais e agrícolas, tendo como diferenciação a quantidade de mercadoria em circulação e os períodos de atuação dos ciclos econômicos.

Contexto muito bem sintetizado por HOLANDA (1995), que ao descrever o processo de colonização sul-americano, afirma que toda a estrutura desta sociedade colonial teve sua base fora dos meios urbanos, onde o “progresso” seria um ideal comum apenas à determinadas regiões cujos “enclaves” obtiveram êxito em sua vocação comercial e logística, sobretudo em meio a transição entre os séculos XIX e o século XX,

atingindo ao longo desse processo, parâmetros distintos, mas sempre pautado pelos ideais internacionais, caracterizados neste primeiro momento.

Ao contrário do modelo de colonização castelhana, o padrão português demonstra uma menor preocupação em relação à instauração de povoamentos. Na América Portuguesa, a colônia é simples local de passagem (HOLANDA, 1995). Esta racionalização seria notada apenas no século XIX, em meio aos processos de remodelação dos principais centros urbanos brasileiros, ou em meio ao ideal de expansão em direção à porção central do Brasil, impulsionado pelo modelo ferroviário de transportes – a chamada Marcha para o Oeste.

A noção de progresso implantada em boa parte das recém-criadas nações latino-americanas, excluía, sobretudo em meio ao contexto das colônias, a ideia de conformação social e urbana, criando lacunas, responsáveis pela futura cisão de boa parte dos sistemas de otimização da circulação da produção agrícola ou extrativista da grande propriedade, em muitos casos sentidas até os dias atuais.

Este cenário teria alterações apenas com o fim do período colonial (marcado pela primeira metade do século XIX), quando a “burguesia urbana” (FURTADO, 1969) passa a residir em meio aos núcleos urbanos em consolidação, exigindo novos equipamentos e recursos, a “modernização” é clamada pela elite em ascensão. Neste processo, a “Indústria”, ainda em meio ao processo de estruturação de suas bases tecnológicas e produtivas, surgiria após a primeira Revolução Industrial, entre suas consequências é digno de menção o processo de substituição do capitalismo comercial, mercantil, atuante até o século XVII, sendo responsável pelo processo de transição das nações hegemônicas, refletidos em novos padrões de desenvolvimento econômico e status social.

As investidas de Napoleão Bonaparte na Europa seriam também repercutidas no contexto americano, sobretudo em meio ao cenário sul-americano. Deste processo, a corte Portuguesa, sob a proteção do

esquadrão britânico, se refugia no Brasil, rompendo desta maneira o bloqueio francês e proporcionando ao Brasil a abertura de seus portos às “nações amigas”. Em situação oposta, a Espanha buscava a França como aliada. De um modo em geral, as imposições hegemônicas conferidas por Napoleão Bonaparte na Europa, contribuem indiretamente com o processo de independência das Américas Espanhola e Portuguesa, devidamente acompanhada por uma série de conflitos internos, em especial ao contexto delineado pela região da bacia cisplatina, ambiente de extrema importância estratégica para o processo de interiorização do contexto sul-americano.

Uma vez independentes, as novas nações que surgem na América do Sul ainda se mostram economicamente dependentes da Europa. Sem indústrias e tecnologias, as nações sul-americanas manteriam seu papel como mercado consumidor e potencial fornecedor de matéria-prima (EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, 1990: 150. In: FRÉDÉRIC; ALEMANY (dir.), 1990).

Os primeiros quarenta anos do século XIX na América do Sul proporcionaram ao comércio das nações europeias um grande mercado consumidor e uma importante fonte de matérias-primas. No entanto, uma série de obstáculos naturais tiveram que ser superados. Daí a construção de portos e estradas e a organização de um sistema de transportes (ainda que precário). As ex-colônias independentes foram absorvidas pelos interesses da Europa capitalista e industrial, onde o capital industrial se encarregou da continuidade do capital comercial e a revolução industrial determinou uma nova ordem.

Conforme destacado, a inserção da América do Sul na economia internacional, é marcada por um histórico de subalternidade econômica, política e social. Um contexto em parte impulsionado pelo desenvolvimento ferroviário, que mesmo inicialmente destinado ao sistema de exportação, caracteriza-se pelo delineamento territorial atuante entre as regiões de produção e os portos de exportação,

permitiria o desenvolvimento de regiões e conseqüentemente a diversificação produtiva.

É neste sentido que SANTOS (2000: 55-9, apud NUNES, 2011: 43) afirma que “a base da integração da periferia ao centro econômico mundial estaria ocorrendo desde o fim da Idade Média Europeia, não apenas pela via econômica, mas também pela sua dimensão política e cultural”. A partir do século XIX, a busca de novos mercados acrescenta um diferencial em relação à expansão colonial europeia iniciada no século XVI. A economia mundial estaria integrada em meio a um processo de expansão, cuja aceleração ocorre em decorrência da consolidação do sistema capitalista obedecendo a hierárquica relação centro-periferia, em outras palavras estabelecidas entre dominantes e dominados, ou capitalistas e não capitalistas. A grande questão é observar como esses centros se comportam no contexto globalizado da economia, onde nem sempre as regras de desenvolvimento e subdesenvolvimento se encaixam em meio aos novos contextos logísticos em consolidação.

Fruto da primeira revolução industrial, o sistema ferroviário de transportes representa um símbolo de modernidade no século XIX, ocasionando profundas transformações ao ambiente urbano e econômico mundial. Um contexto, que a partir dos anos 1960 demonstra novas transformações, reflexo da hegemonia do modelo rodoviário de transportes, face ao progressivo abandono de obsoletas estruturas industriais, logísticas e estratégias territoriais, em favor de uma nova dinâmica mundial, onde a difusão de modernas estruturas urbanas pautadas por novos ideais e distintos modais de transportes evidenciam novas problematizações. Um cenário onde a requalificação busca amenizar rupturas anteriores, promovendo ou não a sua valorização histórica e continuidade técnica, tecnológica, urbana e social.

A integração econômica de um território requer a estruturação de uma infraestrutura de transportes capaz de suprir às necessidades deste processo de integração e desenvolvimento. A construção logística intrarregional dos países sul-americanos, se mostrou bastante

incipiente, sobretudo até meados do século XX, quando a integração econômica regional ganhou novo impulso (NUNES 2011:33), mas de um modo em geral, a ação de construção ou reconstrução desta infraestrutura não se consolidou de forma estática, alterando-se em função da capacidade política dos grupos sociais hegemônicos e de seus aliados em implantar projetos de infraestrutura que atendam aos seus interesses de classes.

Desde a Renascença, esforços foram realizados para uma reconstrução radical das visões do espaço e do tempo no mundo ocidental. A Revolução Industrial viria coroar todos os avanços do Renascimento, que iniciam a transformação da Europa entre meados do século XIV e o fim do século XVI, cuja disseminação se fez por meio das grandes navegações, implementação do mercantilismo e suas decorrentes evoluções caracterizando a transição do feudalismo para o capitalismo.

Acompanhando o crescimento populacional, as comunicações foram outro grande símbolo da revolução, assim como o aumento do volume do comércio e da emigração. A área habitada no mundo se expande, pouco a pouco, todo o globo pertenceria aos preceitos da dinâmica econômica mundial (HOBBSAWM, 2019).

Ao considerarmos que os modais de transporte se configuram como estruturas determinantes para a otimização do capitalismo, FURTADO (1975:7) afirma que a compreensão do processo de formação das sociedades de base industrial constitui um processo complexo, que requer a análise simultânea da inserção do ideal do progresso tecnológico nos sistemas de produção e da forma como as estruturas sociais e o quadro institucional pré-existentes reagiram e condicionaram esse processo. Neste contexto, considerando que os impactos gerados por grandes eixos de comunicação (vistos aqui como símbolos de modernização), não apresentam seus efeitos relacionados apenas ao contexto urbano, consideramos que estes, também atingem as esferas política, econômica, social e cultural, extrapolando assim a escala territorial.

O estudo teve como ponto de partida a análise dos métodos ou condições ambientais, inicialmente apresentados pelos mecanismos de modernização oriundos da Primeira Revolução Industrial, que a partir do continente europeu foram responsáveis pela convergência de inúmeros processos sociais, entre os quais a acumulação de capital comercial sob forma líquida, reflexo da expansão das atividades comerciais e a descoberta dos metais preciosos nas Américas. Todo este movimento culmina com a exacerbação da concorrência mercantilista decorrente da formação dos Estados nacionais europeus e o desenvolvimento das técnicas de organização mercantil e financeira, sendo suas configurações contínuas na histórica relação centro-periferia, cujas formas de dependência tendem a se autoperpetuar, sendo sentidas em meio a concentração de atividades econômicas, êxodo rural, formação da classe operária e rápido processo de urbanização, exigindo complexas tarefas de implementação para os poderes públicos “recém formulados”.

A proposta tomou como base metodológica a análise de distintas regiões e suas respectivas estratégias de articulação do modal ferroviário de transportes, considerado suas utilizações e áreas de abrangência, captando nas palavras de FURTADO (1975:8) “o fenômeno do subdesenvolvimento (...) como uma consequência da rápida propagação de novas formas de produção, a partir de um número limitado de centros irradiadores de inovações tecnológicas, em um processo que tendeu à criação de um sistema econômico de âmbito planetário.”

Os meios de transporte usados pelo homem evoluíram acompanhando e fundamentando a sua própria civilização. No cenário contemporâneo, as Tecnologias da Informação, reduziram significativamente a necessidade física de longos deslocamentos para a resolução de negócios, dispersão de ideais.

Considerando que ferrovias e rodovias e até mesmo as TIC's, quando inseridos no contexto capitalista “anulam” cada vez mais as fronteiras

territoriais, em função da crescente regionalização e dinamização de suas transposições, RIBEIRO (2010) defende a hipótese de que a naturalização de fronteiras consiste na naturalização de sua história, ou seja, a sobreposição de seus acontecimentos, conservando neste processo, a aparente concretude dos elementos geográficos atuando de forma simbólica na montagem de uma representação ideal e mítica de nação e da nacionalidade, que não se sustenta sem boa parte das interferências otimizadas por distintos eixos de transporte, considerando assim, ser o território imprescindível para o exercício do poder e da política estatal, sendo os meios de comunicação fundamentais para esse processo. Neste recorte a dissolução de fronteiras representa parte da crise do Estado-Nação, onde a constituição de uma sociedade global, a financeirização da economia e o advento de novas tecnologias admitem também a virtualização dos espaços, culminando na desterritorialização de pessoas, mercadorias e informações.

Os processos de mundialização e transição de ciclos econômicos refletem também a obsolescência de ambientes industriais, tornando ainda mais complexas as dinâmicas sociais, exigindo o reequacionamento do território urbano, que hora se dilata, hora se retrai, trazendo para a cena urbana, a sobreposição de uma série de camadas e estratégias intraurbanas, variáveis conforme a complexidade da rede pré-existente, condição esta, descrita por VILLAÇA (2001).

Com os avanços do telégrafo, da telefonia e da internet, empresas, universidades e pessoas do mundo todo se conectam / comunicam, sem a necessidade de saírem de suas próprias casas. A circulação dos negócios se faz pelas redes, ao passo que os transportes se dedicam ao deslocamento dos produtos ao longo das diferentes unidades industriais e respectivos centros de consumo. Neste contexto, a relação centro-periferia ressalta a interconexão entre centros urbanos dotados de consideráveis índices de produção industrial e os ambientes de completa submissão. Destacam-se os países da nascente articulação capitalista, onde os eixos tornam-se responsáveis pela circulação de

mercadorias tanto em seu contexto regional, quanto internacional, sendo responsáveis pelo fortalecimento de uma estrutura econômica pré-estabelecida, encontrando nos portos os limites territoriais.

A partir do contexto delineado pelos anos 1960 (marcado por transições econômicas e da logística mundial de transportes e comunicações), o estudo buscou comparar o comportamento de padrões políticos, econômicos e sociais atuantes em meio ao processo de formação e transformação da paisagem urbana e sua relação com a conformação de caminhos, que segundo LEFÉBVRE (1974), seriam os grandes influenciadores do destino das cidades. Destacando assim, os impactos urbanos sofridos em cada período e os meios pelo qual os projetos urbanos foram e ainda vem sendo capazes de rearticular territórios e estratégias de transportes, locais, nacionais e internacionais, ou promover seu completo abandono.

Observa-se de um modo em geral, que a promessa de modernização e o ideal de consumo do século XX, se tornam responsáveis pelo inchaço desordenado dos centros urbanos, decorrente do abandono de boa parte das estratégias logísticas inicialmente traçadas pelo modal ferroviário e suas respectivas vertentes urbanas. Resta ao século XXI o reequacionamento destas estruturas buscando a maior eficiência urbana e logística mundial, sobretudo em meio aos grandes centros urbanos, ponto de irradiação dos grandiosos nódulos logísticos globais.

Deste processo em diante, as novas indústrias do terceiro mundo não abasteceriam somente os crescentes mercados locais, mas também os mercados mundiais. Esse processo enfraqueceria em muitos casos, as fábricas e marcas nacionais, estrategicamente posicionadas em meio aos “entrepôts”. A década de 1960 demonstra um contexto mundial fisicamente reestruturado dos efeitos da guerra, ao mesmo tempo que se vê imerso em um novo momento de reestruturação da economia mundial.

Na análise de BENKO (2002: 41), o termo “mundialização lembra um pouco os infortúnios semânticos da noção de modernidade”. Para o

autor, a concepção descritiva da mundialização, compreende os processos de aceleração planetária da circulação dos fluxos de troca, tecnologias, cultura, informações e mensagens. A temática da mundialização aprofunda, prolonga, e obscurece as discussões sobre a “(crise da) modernidade e (de) seus pressupostos. Autorizando pensar que a modernidade se tornaria mundialidade: modernidade-mundo segundo CHESNEAUX (1989)”. Para BENKO (2002: 43) “a mundialização não é simples fenômeno de ‘conexão’ de atividades que extrapolam fronteiras, dos espaços nacionais, dos continentes ou das configurações geopolíticas”, a teoria modernidade-mundo identificaria a mundialização como a extra versão dos sistemas produtivos, projetados diretamente no campo planetário unificado, e com a difusão dos fluxos de imagens, de códigos e de informações através do mundo.

Ao analisarmos o posicionamento dos principais centros de inovação e produção de tecnologias com a localização das áreas metropolitanas mais antigas do mundo industrializado, observamos certas sobreposições, onde “a mundialização do capital e, por consequência, das atividades econômicas se dá com o encadeamento entre o que ocorre em escala global e o que ocorre nos lugares” (SPOSITO, 2008: 48), decorrente das “novas formas de centralização territorial, relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações” (SASSEN, 1996: 13). De um modo em geral, todas essas operações de alto escalão, se concentram em meio aos “nós estratégicos” que conformam hoje as cidades globais, responsáveis pela irradiação de serviços, produtos e informações para as demais regiões nacionais e internacionais.

As principais áreas metropolitanas ainda dependem de um eixo troncal, constituído por um conjunto de cidades conectadas em rede, cujas inovações agregadas, aumentam a visibilidade global de sua região de interferência. Este conglomerado, quando analisado em meio às dinâmicas econômicas da mundialização, conformam uma nova categoria em meio a relação centro periferia, que não necessariamente segue a lógica norte desenvolvido, sul subdesenvolvido. A nodulação de

idades agora exerce uma função de importância na distinção entre locais mais privilegiados e menos privilegiados.

No presente escopo, a sequência de cidades abordadas em meio ao contexto Sul-Americano, ilustram os ideais formulados em meio à conformação do eixo Transcontinental Santos-Arica, onde as cidades de Santos, São Paulo, Bauru, Campo Grande e Corumbá (no Brasil); Santa Cruz de la Sierra e La Paz (na Bolívia); e Arica no Chile, foram responsáveis pela narrativa da forma de instauração de ideais nacionais e internacionais em meio à conformação de corredores logísticos e de articulação hegemônica sul-americana, ou seja, da inserção ao até então contexto colonial, os novos ideais impostos pela “modernidade”.

Cidades que de um modo em geral tiveram seu passado articulado à conformação de caminhos, fronteiras e ciclos econômicos vinculados ao colonialismo, sobrepostos ao processo de consolidação das bases nacionais de seus respectivos países, ou seja, à modernidade. Todas estas cidades possuem em comum, uma arcaica articulação logística, ainda pautada conforme os ideais impostos na transição entre os séculos XIX e século XX, sendo ainda pictórica, a articulação dos oceanos Atlântico e Pacífico. Neste contexto, fica o questionamento de como os ideais de modernização foram moldados e perpetuados em cada ambiente urbano.

Se na Europa as ligações ferroviárias foram criadas como suporte aos centros urbanos ou atividades produtivas já existentes, resultado do desenvolvimento de atividades econômicas em decorrência do estado mais “avançado” da civilização, no ambiente sul-americano, a exemplo dos empreendimentos lançados pelos pioneiros norte-americanos (LANGENBUCH, 1971), os trilhos foram responsáveis pela criação e desenvolvimento de novas civilizações (AZEVEDO, 1950), como o ocorrido no Estado de São Paulo, onde a ocupação de aproximadamente 65% do território foi promovida pelo sistema ferroviário de transportes (MONBEIG, 1984).

Tendo em consideração a atual conformação da estrutura ferroviária brasileira (que ao longo dos anos abandona quase que em sua totalidade as históricas estruturas de transporte), e sul-americana como um todo, podemos destacar entre os motivos do “fracasso” de sua completa articulação, a incipiente condição econômica de muitas das áreas cortadas por ferrovias que carregavam por anos déficits às empresas; as extremas condições naturais dos terrenos propostos para os trechos e a deficitária capacitação técnica dos profissionais, dificultando a execução e a eficiência de inúmeros trechos; a sazonalidade da produção transportada, seja ela de caráter primário ou industrializado; bem como a disseminação do modal rodoviário, visto em muitos países como elemento de concorrência e maior eficiência que as ferrovias, que no transcorrer do século XX tornam-se cada vez mais obsoletas; entre outros motivos.

Reforçando este cenário, entre os fatores deste “atraso” sul-americano, FURTADO (1969) destaca ser um dos motivos sua tardia organização política e econômica dos países como um todo, tendo como forte característica as relações centro-periferias inicialmente marcadas pela dualidade entre Portugal e Espanha, seguidos de longos períodos da influência Inglesa, Francesa e Norte Americana (e porque não citar a recente influência do mercado chinês).

Todo este passado geopolítico teve como resultado uma desarticulada rede de transportes (CALÓGERAS, 1928), apresentando em suas estratégias, um forte vínculo com alguma atividade extrativista (MATOS, 1974). Um contexto fragmentado, que a partir de 1950 opta pela gradativa substituição da antiga rede ferroviária de transportes, priorizando o modelo rodoviário como “padrão” de modernização, desenvolvimento econômico e progresso (BARAT, 1978), em um contexto em que o modal ferroviário atenderia apenas pequenos nichos isolados, sendo mais uma vez atrelado ao capital privado.

Do outro lado do Atlântico, o atual Corredor Atlântico reúne países e cidades centrais ao processo de conformação do atual território europeu, além de representarem parte dos principais personagens responsáveis pela conformação do atual contexto sul-americano. Narram este percurso, as cidades de Lisboa e Vilar Formoso (Portugal); Valladolid e Madrid (na Espanha); Bordeaux, Paris e Le Havre (França).

CARON (1990) descreve que a estruturação do modelo francês procurou responder ao longo de suas transições a três exigências: procura de transportes entre países ou regiões previamente servidas por estradas ou canais; agir em áreas onde o desenvolvimento econômico fosse tardio; e viabilizar o estabelecimento de trocas entre longas distâncias, permitindo assim a estruturação nacional e sua consequente integração com o espaço europeu. A atual articulação, evoluiu de forma interligada aos avanços técnicos e tecnológicos, como a eletrificação, a regulamentação de bitolas e regras de transporte entre cidades e países, por exemplo. Um comportamento semelhante ao representado pelo contexto urbano que a cada expansão buscou a readequação dos modais e das redes logísticas das centralidades existentes, introduzindo nestes ambientes novas possibilidades em busca da otimização dos sistemas (BOUVIER & LABOIRE, 2016).

Assim como em meio ao contexto Sul-Americano, as cidades Europeias demonstram uma série de conflitos em busca do ideal de hegemonia do bloco em todos os seus sentidos, entretanto, trazem em meio às transições decorrentes dos anos 1960, o reconhecimento do papel de extrema importância da sobreposição dos modais como forma de fortalecimento econômico, político e social.

Revelando um cenário contemporâneo marcado por intensas reestruturações urbanas e logísticas, mas que mesmo assim enfrentaram e enfrentam inúmeras dificuldades, sobretudo do modal ferroviário, sendo o grande diferencial a forte articulação entre as esferas econômicas do bloco europeu, sobrepostas aos anseios da ação do Estado e companhias envolvidas no gerenciamento logístico do setor de

transportes. Fazendo luz à continuidade da modernização e aos ideais de modernidade, refletidos em meio à continuidade logística, portanto econômica, diretamente refletida ao território e em meio ao potencial de mobilidade da sociedade em seu entorno.

Todo este retrospecto, quando analisado pelo escopo transoceânico, demonstra que as constantes revoluções técnicas e tecnológicas em torno do conceito de modernidade e de mobilidade (hoje também englobando meios de comunicações) estimularam e ainda estimulam os anseios de consumo. Desta maneira, o ato de se locomover se torna um produto, tendendo cada vez mais a se tornar um símbolo de status e segregação social, um fenômeno global onde a falta de um correto planejamento, demonstra que seu consumo estimula cada vez mais o inchaço e a desigualdade urbana, decorrente da falência de inúmeros projetos urbanos, políticos, econômicos e sociais conforme ilustrado por FLONNEAU & GUIGUENO (2009).

Ao analisarmos o posicionamento dos principais centros de inovação e produção de tecnologias com a localização das áreas metropolitanas mais antigas do mundo industrializado, observamos certas sobreposições, onde de acordo com SPOSITO (2008: 48) “a mundialização do capital e, por consequência, das atividades econômicas se dá com o encadeamento entre o que ocorre em escala global e o que ocorre nos lugares”, o que para SASSEN (1996: 13) ocorre em decorrência das “novas formas de centralização territorial, relativas ao gerenciamento no nível dos altos escalões e ao controle das operações.” De um modo em geral, todas essas operações de alto escalão, se concentram em meio aos “nós estratégicos” que conformam hoje as cidades globais, responsáveis pela irradiação de serviços, produtos e informações para as demais regiões nacionais e internacionais.

Ainda em relação às metrópoles, CASTELLS (2001: 236) destaca o fato de que as principais áreas metropolitanas dependem de um eixo troncal,

constituído por um conjunto de cidades conectadas em rede, cujas inovações agregadas, aumentam a visibilidade global de sua região de interferência. Este conglomerado, quando analisado em meio às dinâmicas econômicas da mundialização, conformam uma nova categoria em meio a relação centro periferia, que não necessariamente segue a lógica Norte = desenvolvido, Sul = subdesenvolvido. A nodulação de cidades agora exerce uma função de importância na distinção entre locais mais privilegiados e menos privilegiados, que para JURGEN JUHNKE (1968) “após serem atingidos pela industrialização, (...) estenderam-se, com as suas superfícies habitadas, em direção aos seus arredores. (...). A divisa da cidade perdeu seu caráter “linear”, expandiu-se em área e tornou-se cinturão móvel entre cidade e campo.” Segundo o mesmo autor “a cidade deve ser compreendida como unidade regional orgânica, independentemente de suas divisas administrativas (...)”.

O objeto de estudo evidencia importantes momentos da conformação da sociedade moderna: a formação do território moderno, à luz da “economia atlântica”, atrelado a conformação do capitalismo e do mercado internacional do trabalho conforme elucidado por MARX (1986), e a formação dos engenheiros debatida por (PICON, 1992), elucidando como essa formação se caracterizou entre o século XIX e o século XX. Um imenso cenário de transformações diretamente impactado por crises econômicas delineadas pela gradativa substituição do sistema ferroviário pelo rodoviário de transportes, com o gradativo abandono de ideais, ideologias, e uma série de monumentos, que acabaram sendo integradas ao tecido urbano como “paisagens dentro da cidade” e, portanto, passíveis de serem considerados patrimônio histórico, conforme destacado por RETTO Jr. (In: SCHIAVON: 2018) em trabalhos executados anteriormente.

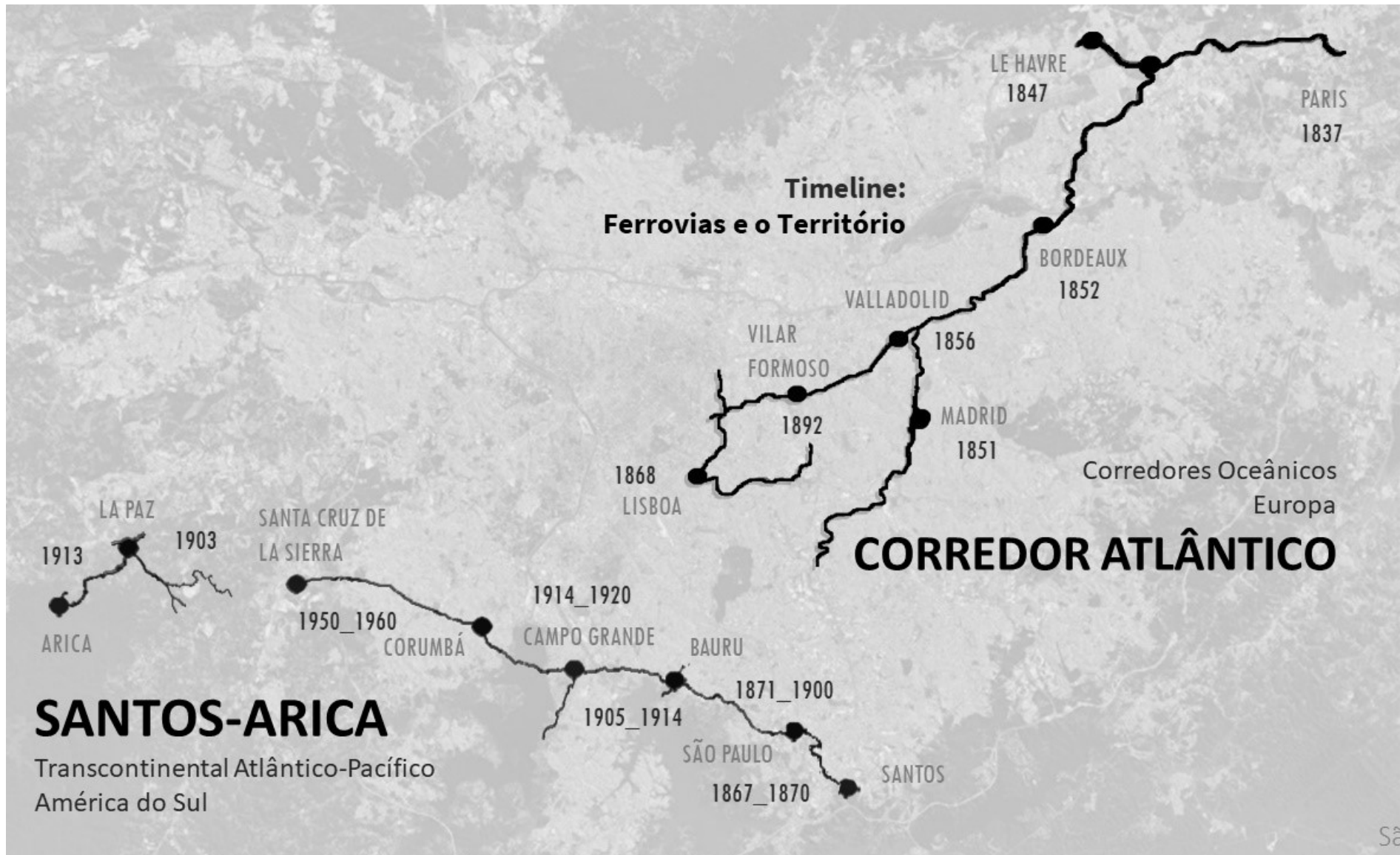
Patrimônio da Mobilidade por excelência, uma indústria articulada em meio aos modais de comunicação, entre os quais ferrovias e rodovias, é responsável pelo desenvolvimento de suas estações e armazéns,

viadutos e autoestradas, mas também por uma complexa rede de estruturas urbanas, compostas de uma imensa variedade industrial, ideologias, engenheiros, abrangendo desde o beneficiamento das atividades primárias até a estruturação de complexos centros de produção, refletindo desta maneira conhecimentos e técnicas nacionais e internacionais, dualizando hegemonias ao longo da articulação de seus ciclos estruturadores.

A busca pela redução de custos com o frete e a redução do tempo de trajetos, ou até mesmo a modernização de estruturas e ambientes urbanos; ainda se caracterizam como os discursos que norteiam a articulação de projetos transcontinentais: que por trás da articulação de “novas regiões”, impulsionam a “modernidade”, ou melhor dizendo, redesenham por trás de novos personagens hegemônicos os ideais e ideologias em circulação nos séculos XIX e XX, onde nas palavras de Le Corbusier (1930: 150-151): **(...) A cidade que estiver bem aparelhada ganhará. O país que tiver uma capital (OU O CAPITAL) bem aparelhada ganhará. (...)**

É neste sentido, que a mobilidade se torna cada vez mais uma mercadoria (FLONNEAU & GUIGUENO, 2009), uma metáfora para a compreensão dos fenômenos globais - globalização, migração, novas tecnologias de comunicação - e locais, como o congestionamento nas cidades, devido a nosso desejo de auto mobilidade (URRY, 2005).

A cidade contemporânea configura-se pelos transportes e suas respectivas artérias de circulação: « *La ville, c'est le mouvement!* » não apenas construções e atividades interligadas por circulações, mas uma dinâmica contínua de fluxos de pessoas, de bens, de serviços, (BRAUDEL, apud AMAR, 2004:12) sendo impossível compreender a cidade sem pensar nos deslocamentos e vice-versa.



9.

Bibliografia

ACIOLI, Rodrigo Girdwood. Os Mecanismos de Financiamento das Ferrovias Brasileiras. Dissertação - Programa de Engenharia de Transportes, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2007. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp078063.pdf>> acesso julho de 2021.

AENFER. Relatório Técnico. Análise das alternativas da ligação ferroviária entre o Atlântico e o Pacífico.

AGUEDA. Beatriz Fernández. Premières visions métropolitaines pour le Grand Paris: le concours de l'extension de 1919. In: Inventer le Grande Paris. Disponível em: <<http://www.inventerlegrandparis.fr/seminaire-igp/2018-2019/lannee-1919/premieres-visions-metropolitaines-pour-le-grand-paris-le-concours-de-lextension-de-1919/>> acesso em outubro de 2020.

ALBALADEJO, C. et al. La construction du territoire sur les fronts pionniers. Tendances d'évolution et actions de développement sur les sites de Marabá (Amazonie) et de Missiones (Argentine). In: ALBALADEJO, C.; TULET, J.-C. (Ed.) Les fronts pionniers de l'Amazonie brésilienne: la formation de nouveaux territoires. Paris: L'Harmattan, 1996. p.247-78.

ALEGRIA, Maria Fernanda. A organização dos transportes em Portugal;

ALEXANDRE, M. Valentin. Un momento crucial do subdesenvolvimento português In: Ler História nº7 de 1986.

ALLIÈS, Paul. L'invention du territoire. Collection Critique du Droit 6. Grenoble: Presses Universitaire de Grenoble. 1980.

ALMEIDA, Cleibson Aparecido de; SELEME, Robson; CARDOSO NETO, João. Rodovia Transoceânica: uma alternativa logística para o escoamento das exportações da soja brasileira com destino à China. Revista de Economia e Sociologia Rural, 51(2), 351-368, 2013. <https://doi.org/10.1590/S0103-20032013000200008>

ALVES, Rui Manuel Vaz - Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planejadas sob a influência do caminho de ferro. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível em: < [www: http://hdl.handle.net/10316/29052](http://hdl.handle.net/10316/29052)>, acesso julho de 2021.

ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a história – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. In: Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, n.61, p.5-81, 2.sem., 1984.

AMAR, Georges. Mobilités Urbaines: Eloge de la Diversité et Dveoir d'invention. La Tour d'Aigues : Editions de l'Alube, 2004, pg.12

ANASTASIADOU. Irene. Constructing Iron Europe: Transnationalism and Railways in the Interbellum. Technology and European History Series. Amsterdam. 2011.

ANDERSON, Ake. Les quatre révolutions logistiques. UTH 2001 (Urbanisme et Technologies de l'habitat). Paris: Ministère de l'Équipement du Longement, des Transports et de la Mer, n15, maio de 1990 p. 1-14

ANDRADE, Everaldo de Oliveira. A revolução boliviana. São Paulo: UNESP, 2007.

ANDRADA E SILVA, Raul. São Paulo nos tempos coloniais. Sociedade de Estudos Históricos e da Associação dos Geógrafos Brasileiros.

ANDRADE DE MELO, Victor. O automóvel, o automobilismo e a modernidade no Brasil. In: Revista Brasileira Ciência Esporte, Campinas, v. 30, n. 1, p. 187-203, set. 2008.

ANDRADE, W. T. F. de. O discurso do progresso: a revolução urbana de Santos 1870-1930. Tese de doutorado. São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 1989.

ANDRÉ, Paula. As cidades da cidade Lisboa na primeira metade do séc. XX: nova Lisboa (1936) e Lisboa nova (1948). Revista Eletrônica Do Centro Interdisciplinar De Estudos Da Cidade – CIEC.UNICAMP. v. 7, n. 10, jan

/ago (2015). Dossiê História Urbana: a configuração de um campo conceitual.

ANTELO, S. S.; SALMON, F. P.; ZANINI, I. P.; GARCIA, C. L. Santa Cruz y su gente. Una visión actualizada de la ciudad, su evolución y sus principales tendencias.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ALESP.APESP. Exposição Cenários. As cidades do interior de São Paulo no começo do século XX. Seção de Cartografia do Departamento de Estatística do Estado, 1700. Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/colonia.html>>, acesso em junho 2020.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ALESP.APESP. Exposição Cenários. As cidades do interior de São Paulo no começo do século XX. Seção de Cartografia do Departamento de Estatística do Estado, 1800. Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/colonia.html>>, acesso em junho 2020.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ALESP. Exposição Cenários. As cidades do interior de São Paulo no começo do século XX. Itinerarios das Principaes Estradas da Provincia, 1837. In: MÜLLER, Daniel Pedro. Ensaio D'um Quadro Estatistico da Provincia de São Paulo. Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/imperio.html>> acesso em junho 2020.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ALESP. Exposição Cenários. As cidades do interior de São Paulo no começo do século XX. BONVICINI, Ugo. Mappa do Estado de São Paulo, com todas as linhas de estradas de ferro em tráfego, em construcção e projectadas, 1891. Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/republicavelha.html>> acesso em junho 2020.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ALESP. Exposição Cenários. As cidades do interior de São Paulo no começo do século XX.

Seção de Cartografia do Departamento de Estatística do Estado, 1900. Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/republicavelha.html>> acesso em junho 2020.

ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DE SÃO PAULO, ALESP. Exposição Cenários. As cidades do interior de São Paulo no começo do século XX. In: Comissão Geographica e Geologica. Carta Geral do Estado de S. Paulo, 1929. Disponível para consulta em: <<https://www.al.sp.gov.br/cenarios/linha-do-tempo/republicavelha.html>> acesso em junho 2020.

APONTAMENTOS SOBRE A “COMISSÃO SCHNOOR” DA E. F. NOROESTE DO BRASIL. Estado de Matto-Grosso, 1903

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. MP-BUENOS_AIRES, 160. Carta geográfica Que contiene los seis Partidos que comprende la Provincia de Potosí, 1787. ES.41091.AGI//MP-BUENOS_AIRES, 160 Disponível em: <<https://www.culturaydeporte.gob.es/cultura/areas/archivos/mc/archivos/agj/portada.htm>> acesso em junho 2020.

ARCHIVO GENERAL DE INDIAS. In: Círculos Arqueológicos Coloniais segun el esquema de Pedro J. Vignale. In: Documentos de arte colonial sudamericano Bolivia Tomo 5 Rutas históricas de la arquitectura virreinal altoperuana - Buenos Aires Peuser 1948 - xlv, 142 p. il.; lams.; planos 30 cm.

ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Expansión ferroviário em Chile. In: Galerias. Colección Alex R. Gulliver. Localización Caja N°1. Disponível em: <https://www.archivonacional.gob.cl/616/w3-articulo-8078.html?_noredirect=1> acesso em junho 2020.

ARCHIVO NACIONAL DE CHILE. Recuerdos de la construcción del ferrocarril Los Andes - Mendoza. Disponível em: <<https://www.archivonacional.gob.cl/sitio/Contenido/Galerias/8135:Recuerdos-de-la-construccion-del-ferrocarril-Los-Andes-Mendoza>> acesso em junho 2020.

ARRUDA, A. M. V. (org.). Arquitetura em Campo Grande. Campo Grande: Uniderp, 1999.

ARTOLA, Miguel. (dir) Los Ferrocarriles en España: 1844-1943. Madrid: Banco de espana, 1978.

ASCHER, F. Metápolis. Paris: Odile Jacob, 1995.

ASCHER, François. Os Novos Preceitos do Urbanismo. Coleção RG bolso; 4. São Paulo. Romano Guerra, 2010.

ASSEMBLÉE NATIONAL DE FRANCE. Constitution du 4 octobre 1958. Treizième Législature Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 8 février 2012. Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du Règlement par la Commission des Affaires Etrangères en conclusion des travaux d'une mission d'information constituée le 5 octobre 2010, sur « la présence et les intérêts français en Amérique Latine ». Disponível em: <<http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-info/i4333.asp>> acesso em maio 2015

AUPHAN, E. Les uds ferroviaires phénomène résiduel ou points forts de espace régional espace géographique, 1975, pp 127-140

AYALA, Cardoso; SIMON, Feliciano. Álbum Graphico de Matto-Grosso (EEUU do Brasil). Corumbá; Hamburgo: Ayala & Simon Editores, 1914.

AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Martins, 1950

BANDEIRA, L. A. M. O expansionismo brasileiro e a formação dos Estados na Bacia do Prata. Rio de Janeiro/Brasília: Ed. Revan/Ed. Universidade de Brasília, 1985.

BARAT, Josef. A evolução dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: IBGE/IPEA, 1978.

BARIOCH, P. The Economic Development of the Third WOrld Science, 1900. Londres, 1975, p. 15.

BARJOT, Dominique. Les grandes entreprises européennes de travaux publics face au marché international (1880-1914). In: <http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/hes_07525702_1995_num_14_2_1779> acesso em maio de 2015.

BAUMAN, Zygmunt. Globalização: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1999.

BEAUJEAU-GARNIER, J. Geografia Urbana. Lisboa: Calouste Gulbenkian, 1980.

BECKER, B. K. Amazônia. São Paulo: Ática, 1990.

BECKER, B. K. Significância contemporânea da fronteira: uma interpretação geopolítica a partir da Amazônia Brasileira. In: AUBERTIN, C. (Ed.) Fronteiras. Brasília: Editora UnB, 1988. p.60-89.

BELLANGER, Emmanuel. De Charles de Gaulle à Georges Pompidou, lorsque l'État s'opposait aux élus locaux : l'exemplarité du Grand Paris. In: FLONNEAU, Mathieu ; GENESTE, Pascal ; NIVET, Philippe, WILLAERT, Émilie. Le grand dessein parisien de Georges Pompidou, Paris, Somogy, 2011.

BENÉVOLO, L. História da cidade. São Paulo: Perspectiva, 1983.

BENEVOLO, Leonardo. A cidade na História da Europa. Lisboa: Editorial Presença, 1995.

BENKO, Georges. Economia, espaço e globalização: na aurora do século XXI. São Paulo: Hucitec, 2002.

BETHELL, Leslie (org.). História da América Latina, de 1860 a 1930. Vol.5. São Paulo: EDUSP, 2008.

BIBLIOTECA PÚBLICA DE ÉVORA. Cod. CXVI/2-13, a n.º 25. Um Documento Anônimo dos Fins do Século XVIII sobre Relações Comerciais entre o Brasil e Portugal. DOI identifier: 10.11606/issn.2316-9141.rh.1959.107503

BIBLIOTECA DEL PALACIO REAL. MADRID. Disponível em: <<https://www.realbiblioteca.es/>>

BIERNATH, Karla Garcia. A inserção da EFNOB na paisagem da cidade: Bauru e Campo Grande. Dissertação (Mestrado)–Universidade Estadual Paulista. Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação, Bauru, 2018

BILLÉ, R. Le chemin de fer de Paris à Bordeaux. In: Annales de Géographie, t. 39, n°221, 1930. pp. 449-467; DOI: <https://doi.org/10.3406/geo.1930.10217> disponível para consulta em: https://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1930_num_39_221_10217

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. A dimensão urbanística dos leitos, edifícios e pátios ferroviários da cidade de Bauru. In: FONTES, M.; GHIRARDELLO, N. (org.) Olhares sobre Bauru. São Paulo: Unesp; Faac, 2008.

BLACK, Jan Knippers. (1977). United States Penetration of Brazil. Philadelphia, University of Pennsylvania Press.

BLANES, José. Bolivia: las áreas metropolitanas en perspectiva de desarrollo regional. In: Villa Libre: Cuadernos de Estudios sociales urbanos. Número 1 - 2007

BLOOM, William. (1990). Personal Identity, National Identity, and International Relations. Cambridge England ; New York, Cambridge University Press.

BOISIER, Sergio. “Desarrollo local: aspectos epistémicos, valóricos y de gestión” en Taller de formación de facilitadores del desarrollo económico local con énfasis en el empleo. Julio/agosto, 2005. Buenos Aires: Secretaría de Empleo/Programa Area-OIT, 2005.

BONET, Antonio Correa. Plan Castro: Estudio preliminar a la memoria descriptiva del ensanche de Madrid. Madrid: COAM, 1978

BORDEAUX. Bordeaux Euratlantique. Disponível em: <http://www.bordeaux.fr/ebx/pgPresStand8.psml?_nfpb=true&_pageLabel=pgPresStand8&classofcontent=presentationStandard&id=47389>, acesso em agosto de 2020.

BORDEAUX. Le Plan local d'urbanisme. Disponível em: <<http://www.bordeaux.fr/p33514/plan-local-d-urbanisme>> acesso em agosto de 2020.

BORDEAUX EURATLANTIQUE. Établissement Public d'Aménagement. Disponível em: <<https://www.bordeaux-euratlantique.fr/>> acesso em agosto de 2020.

BORDIEU, P. La distinction. Critique sociale du jugement. Paris : Les Editions du Minuit, 1979.

BORDIEU, Pierre. Les usages sociaux de la science.

BORJA, Jordi, et. Al. Las grandes ciudades em la década de los noventa. Madri: Editorial Sistema, 1991

BOUNEAU, Christophe. « Le rôle de la Compagnie des chemins de fer du Midi dans les trajectoires d'innovation des aires -touristiques du Grand Sud-Ouest de 1852 à 1937 », Sud-Ouest européen [En ligne], 39 | 2015, mis en ligne le 23 juin 2016, consulté le 01 novembre 2020. URL: <http://journals.openedition.org/soe/1828>; DOI: <https://doi.org/10.4000/soe.1828>

BOUNEAU, Christophe. Chemins de fer et développement régional en France de 1852 à 1937 : la contribution de la compagnie du Midi. In: Histoire, économie et société, 1990, 9^e année, n^o1. Les transports. pp. 95-112. doi : 10.3406/hes.1990.1568. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1990_num_9_1_1568>, acesso em junho de 20116.

BOURDELAIS, Patrice. Lectures : Chemins de terre et voies d'eau [Lepetit (Bernard), 1984, Chemins de terre et voies d'eau, réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840 . Paris, EHESS]. In: Espace géographique, tome 15, n^o1, 1986. pp. 76-77. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/spgeo_0046-2497_1986_num_15_1_4095>, acesso em junho de 2016.

BOURILLON, Florence; FOURCAUT, Annie . Agrandir Paris, 1860-1970, Paris, Publications de la Sorbonne/Comité d'histoire de la Ville de Paris, Paris, 2012.

BOUVIER, Yves; LABOIRE, Léonard (dir.). L'Europe en Transitions. Énergie, mobilité, communication : XVIIIe -XXIe siècles. Paris: Nouveau Monde, 2016.

BRAGA, Márcio Bobik. Integração econômica regional na América Latina: uma interpretação das contribuições da CEPAL. Cadernos Prolam/USP. São Paulo, n.1 p.x-y, 2002. Disponível em: <www.usp.br/prolam/cadernos/Cadernosprola-musp.pdf> acesso em junho de 20116

BRASIL. Relatório técnico. Análise das alternativas da ligação ferroviária entre o Atlântico e o Pacífico. 2016

BRAUDEL, F. Ecrits sur l'Histoire. Tradução portuguesa: Escritos sobre a História. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1969.

BRAUDEL, F. La Méditerranée et le Monde méditerranéen à l'époque de Philippe II.

BRAUDEL, Ferdinand. A Identidade na França: o espaço e a história. Vol. 1. São Paulo: Globo, 1989.

BRAUDEL, Ferdinand. Gramática das Civilizações. 3^a ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.

BREITBACH, Áurea. Indústria, ordenamento do território e transportes – a contribuição de André Fischer. In: Confins [en ligne], 5 / 2009, mis en ligne le 20 de mars 2009. Disponível em: <<http://confins.revues.org/5630>> acesso em 16 março 2017.

BRESCIANI, Maria Stella Martins, Adalberto da Silva, RETTO Jr. (2009) « Utopia, cidade, território: da França ao Brasil». Colóquio Internacional Interdisciplinar Pontes & Ideias Luois-Leger Vauthier engenheiro francês no Brasil. Caderno de programação e resumos. Recife.

BRESCIANI, Maria Stella Martins. Londres e Paris no século XIX. O espetáculo da pobreza. São Paulo: Editora Brasiliense

BREUGMANN, R. *Sprawl. A compact History*. Chicago : University of Chicago Press, 2005.

BRITO, Vasco; CAMARINHAS, Catarina Teles Ferreira. Elementos para o estudo do Plano de Urbanização da Cidade de Lisboa (1938). Disponível para consulta em: <<http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/97.pdf>> acesso em maio de 2020.

BRUNO, Hernani Silva. História do Brasil. Geral e Regional. São Paulo e o Sul. São Paulo: Cultrix.

BUENO, Clodoaldo. A República e a sua política exterior: 1889 a 1902. São Paulo: Ed. Unesp/Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão.1995

BULMER-THOMAS, Victor. As economias Latino-Americanas, 1929-1939. In: BETHELL, Leslie (org). História da América Latina: a América Latina após 1930. (Vol VI). São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005.

BURR, Robert N. The Balance of Power in Nineteenth-Century South America: An Exploratory Essay. *The Hispanic American Historical Review*, 35(1): 37-60. 1955.

BURR, Robert N. *The Stillborn Panama Congress; Power Politics and Chilean-Colombian Relations During the War of the Pacific*. Berkeley,, University of California Press, 1962.

BURR, Robert N. *By Reason or Force; Chile and the Balancing of Power in South America, 1830-1905*. Berkeley, University of California Press, 1976.

CALÓGERAS, J. Pandiá. Formação Histórica do Brasil. Biblioteca do Exército, 1957.

CALABI, D. História do urbanismo europeu. São Paulo: Perspectiva, 2015.

CANABRAVA, Alice P. O comércio português no Rio da Prata (1580- 1640). São Paulo, 1944.

CANO, Wilson. Raízes Da Concentração Industrial Em São Paulo. São Paulo, Editora T. A Queiroz. 1998.

CAPOT-REY, Robert. *Géographie de la circulation sur les continents*. Paris: Librairie Gallimard, 1946.

CAPUTO, Ana Claudia. Desenvolvimento econômico brasileiro e o investimento direto estrangeiro: uma análise da instrução 113 da SUMOC, 1955-1963. 2007. Dissertação. Faculdade de Economia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, RJ.

CARDOSO, Fernando Henrique; FALETTO, Enzo. Dependência e desenvolvimento na América Latina: ensaio de interpretação sociológica. 3ª Edição. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

CARLOS, A. F. A. O lugar no/do mundo. São Paulo: Hucitec, 1996.

CARLOS, Ana Fani A. Espaço e Indústria. A Geografia e a Cidade. A Indústria e a Urbanização. A Metropolização e o Espaço Transnacional. São Paulo: CONTEXTO/EDUSP. 1988

CARON, François. Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (vers 1800-vers 1940). In: *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°1. Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles) pp. 5-11; DOI: 10.3406/hes.1992.1619 http://www.persee.fr/doc/hes_0752-5702_1992_num_11_1_1619

CARON, François. Histoire de l'exploitation d'un grand réseau. La Compagnie du chemin de fer du Nord, 1846- 1937, Paris, Mouton, 1973, 619 p.

CARON, François. Introduction : l'évolution des transports terrestres en Europe (vers 1800-vers 1940). In: *Histoire, économie et société*, 1992, 11^e année, n°1. Les transports terrestres en Europe Continentale (XIXe-XXe siècles) sous la direction de Michèle Merger. pp. 5-11.

CARON, François. La naissance d'un système technique à grande échelle. Le chemin de fer en France (1832-1870). In: *Annales. Histoire, Sciences Sociales*. 53^e année, N. 4-5, 1998. pp. 859-885; DOI:

- 10.3406/ahess.1998.279703. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1998_num_53_4_279703> acesso em junho de 2016.
- CARREIRA, Adélia Maria Caldas. Evolução urbana de Lisboa antes de 1755: alargamento de ruas. In: Cadernos do Arquivo Municipal, ISSN 2183-3176. 2ª Série Nº 1 (janeiro - junho 2014), p. 19 – 31
- CARTA ENDEREÇADA AO MONSIEUR CHARLES ROGIER, Ministre des Affaires étrangères, Bruxelles. Rio de Janeiro, Novembre 1873.
- CARVALHO, Joaquim de C. Apud: “São Paulo e o Brasil que se constrói”. In: São Paulo, Estudo de geografia urbana. Revista de História, v. 10 n. 21-22, 1955. <<https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v10i21-22p552-553>> acesso em dezembro de 2019.
- CARVALHO, Luiz de Sá. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese apresentada à Congregação da Faculdade de Ciências Econômicas de São Paulo. 1942.
- CARVALHO, M. B. de. Conformação da estrutura agrária na forma do tecido urbano das cidades do Oeste Paulista: Linha Noroeste. BP.IC. Projeto Temático FAPESP, São Paulo. Processo: 06/58402-3, 2007.
- CASTELLS, M. La galáxia internet. Madrid: Areté, 2001.
- CASTELLS, Manuel. A Sociedade em Rede. A Era da Informação: Economia Sociedade e Cultura. Vol. 1. 3ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CASTILLO, W. Javier Matienzo. La encomienda y las reducciones Jesuíticas de Maérica Meridional. In: Temas Americanistas, nº21, Julio-Diciembre 2006.
- CASTRO, Maria Beatriz de. O bonde na cidade. Transportes públicos e desenvolvimento urbano. São Paulo: Anablume, 2007.
- CASTRO, Maria Ines Malta. O preço do progresso: a construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1905-1924). Tese de Dissertação de (Mestrado), Unicamp, Campinas. 1993.
- CEPAL. Estudio Económico de América Latina, 1967 e El Desarrollo Económico de América Latina en el Post-guerra, 1964.
- CEPAL. La planificación del transporte en los países del Cono Sur. Las metodologías aplicadas en Bolivia. CEPAL/R.287/Add.2, 1982.
- CEPAL. Physical integration of South America: recent progress. En: FAL Bulletin, nº. 194, 7p. Disponível em: <<http://repositorio.cepal.org/handle/11362/36360>> acesso em 01 agosto de 2017.
- CERDÀ, I. Teoría General de la Urbanización y aplicación de sus principios y doctrinas a la reforma y ensanche de Barcelona. Madrid: Imprenta Española, 1867. Disponível em: <http://www.anycerda.org/web/es/arxiu-cerda>> acesso em 15 de abril. 2015.
- CERVO, Amado L. O parlamento brasileiro e as relações exteriores: 1826-1889. Brasília: Ed. UNB, 1981
- CERVO, Amado Luiz. Bueno, Clodoaldo. A História da política exterior do Brasil. Editora UNB, Instituto Brasileiro de Relações Internacionais.
- CHASTEEN, J. C. América Latina: Uma história de sangue e fogo. Rio de Janeiro: Campus, 2001.
- CHATEAUBRIAND, F.-R. de. Congrès de Vérone. Guerre d'Espagne. Négociations : colonies espagnoles, 21, Leipzig-Paris, Brockhaus, 1838.
- CHATZIZ, Konstantinos. La pluie, le Métro et l'ingénieur, Contribution à l'histoire de l'assainissement et des transports urbains (XIXe-XXe siècles). Paris: L'Harmattan. 2000.
- CHESNAIS, M. Analyse régionale des échanges ferroviaires, Thèse Lettres Caen, 1976, 566 p.
- CHOAY, Françoise. Alegoria do Patrimônio. Estação Liberdade. 2001.
- CHOAY, Françoise. O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia. 6ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2011.

CHOQUE, R. Os Aimarás e a questão colonial. In: BONILLA, H. (org.). Os conquistados: 1492 e a população indígena das Américas. São Paulo: Hucitec, 2003.

CLAVAL, Paul. O território na transição da pós-modernidade. Geographia. Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF, Niterói, nº2, ano I, p.7-26, 1999.

COLLINS, G. R. Lo Sviluppo della Pianificazione Lineare. In: SORIA Y MATA, A. La Città Lineare. Milano: Alberto Mondadori, 1968. p. 13-85.

COMÍN, Francisco; MARTÍN, Pablo, MUÑOZ, Miguel; VIDAL, Javier. 150 años de historia de los ferrocarriles españoles. Madrid: Fundación de los Ferrocarriles españoles, 1998.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. LIVRO BRANCO. A política europeia de transportes no horizonte 2010: a hora das opções. (COM(2001)370 final) Bruxelas 2010.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. LIVRO BRANCO. sobre a revisão do Regulamento nº 4056/86 relativo à aplicação das regras comunitárias em matéria de concorrência aos transportes marítimos. (COM(2004)675final) Bruxelas 2004.

COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. LIVRO BRANCO. Uma estratégia para a revitalização dos caminhos de ferro europeus. (COM(96)421 final) Bruxelas 1996.

COMISSÃO EUROPEIA. LIVRO BRANCO. Roteiro do espaço único europeu dos transportes. Rumo a um sistema de transportes competitivo e económico em recursos. (COM(2011)144final) Bruxelas 2011.

COMMISSION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA. Los Ferrocarriles Internacionales y la Integracion Economica Regional. Naciones Unidas: Nueva York, 1972.

COMMISSION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA. Los Ferrocarriles Internacionales y la Integracion Economica Regional. Naciones Unidas: Nueva York, 1972.

Compagnie du Midi, Les productions agricoles des régions desservies par les chemins de fer du Midi et l'action du Service de Propagande Agricole depuis sa création en 1919, Paris, s.d , p. 53.

Compte Rendu des Travaux du Ile Congrès International de La Route, Bruxelles, 1913

CONGRO, R. O município de Campo Grande em 1919. Campo Grande: IHGMS, 3ª Edição, 2013.

CORIAT B. Crise et électionisation de la production, robotisation d'atelier et modele fordien d'accumulation du capital. Critiques de l'économie politique. 1984.

COSTA Y LAURENT, Frederico. Reseña Historica de los Ferrocarriles del Perú. Lima: Litografia y Tip. Carlos Fabri. 1908.

COSTA, Wanderley Messias da. Geografia política e geopolítica. Discurso sobre o território e o poder. São Paulo: HUCITEC, 1992.

COTTOUR, Claude. 1934 – 1939 Le plan d'aménagement de la région parisienne (PARP) ou plan PROST. In : Une brève histoire de l'aménagement de Paris et sa région La planification à l'échelle de la région parisienne. DREIF, 2008. Disponível em : <http://www.driea.ile-de-france.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Chapitre4_de_Breve_histoire_de_amenagement_de_Paris_DREIF_Auteur_Claude_Cottour_cle05a227.pdf> acesso em outubro de 2020.

COUSTE, Robert ; et SABOYA, Marc. Bordeaux. La conquête de la modernité. Architecture et urbanisme à Bordeaux dans l'agglomération de 1920 à 2003, 2005. In: Livraisons d'histoire de l'architecture, nº12, 2e semestre 2006. pp. 137-138; https://www.persee.fr/doc/lha_1627-4970_2006_num_12_1_1057_t1_0137_0000_1

COUTO E SILVA, Golbery do. Geopolítica do Brasil. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1955.

- DA SILVA FERNANDES, Roberto Mauru. Uma breve história do relacionamento entre Brasil e Bolívia e de seu vínculo com Corumbá/MS (uma cidade fronteiriça): dos projetos geopolíticos às interações de fronteira. In: *Contribuciones a las Ciencias Sociales*, Abril 2013. Disponível em: <www.eumed.net/rev/cccss/24/projetos-politicos-brasil-bolivia.html> acesso em maio 2016.
- DALPIERRE, M. De l'internationalisation à la globalisation. In: SAVY, M.; VELTZ, P. *Économie globale et réinvention du local*. Éditions de l'Aube, 1995, p.15-26.
- DANIELS, P. W. *Service Industries in the World Economy*. Oxford: Blackwell, 1993.
- DE AVELAR PINHEIRO, M. Le role de l'etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle. *Histoire, Économie Et Société*, 11(1), 173-184. Retrieved June 30, 2020, from www.jstor.org/stable/23611223
- DE SANTAANNA NERY, M. F.-J. *Le Brésil en 1889. Exposition Universelle de Paris*. Paris : Librairie Charles Delgrave, 1889.
- DEÁK, C. Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 80. *Espaço & Debates* 32:32-46, 1991. Disponível em: <www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/c_deak/CD/3publ/91ace/ondex.html> acesso em: 25 de abr. 2006.
- DECOMBE, Alberto. *Historia del ferrocarril de Arica a La Paz*. Santiago do Chile, 1913
- DEFFONTAINES, Pierre. Pays et Paysages de l'État de Saint-Paul (Brésil). Première esquisse de division régionale. *Ann. De Géogr.*, 1936, tome XLV, pp. 50-71 e 160-174. Cf. p.53, fig.1 e pp.170-174.
- DEMANGEON, Albert. *Le déclin de L'Europe*. Paris: Payot, 1920.
- DIAS, L. C. *Réseaux d'information et réseau urbain au Brésil*. Paris: L'Uarmattan, 1995)
- DORATIOTO, F. *Espaços nacionais na América Latina*. São Paulo: Brasiliense, 1994.
- DORE, Andréa. *America Peruana e Oceanus Peruvianus: uma outra cartografia para o Novo Mundo*. *Tempo*, 20, 1-22. Epub October 24, 2014. <https://dx.doi.org/10.5533/TEM-1980-542X-2014203608>
- DROSSARD, Alfred. *Considérations historiques et politiques sur les républiques de La Plata dans leurs rapports avec la France et l'Angleterre*.
- DUHALDE, Eduardo. *Perspectivas do Mercosul*. In: DEP: *Diplomacia, Estatégia e Política*. Brasília. Projeto Raúl Prebisch, vol.1, n.2, jan.2005.
- DUNCAN, Julian Smith. *Public and Private operation of Railways in Brazil*. Columbia University Press, New York, 1932.
- DUNFORD, M., KAFKALAS, G. (org.) *Cities and Regions in the New Europe: The Global-Local Interplay and Spatial Development Strategies*. Londres: Belhaven Press, 1992
- DURAN, Francisco Rubio. *Punas, valles y quebradas: tierra y trabajo en el Tucumán colonial, siglo XVII*. Sevilla: Diputación de Sevilla, 1999.
- DURÁN. Nelson Antequera. *La urbanización creciente*. In: *Villa Libre: Cuadernos de Estudios sociales urbanos*. Número 1 - 2007
- DUSSAUT, Alejandro. *La colonia francesa en el Rio de La Plata*.
- DUSSEL, E. *Europa, Modernidade e Eurocentrismo*. In LANDER, E. (org) *A Colonialidade do saber: Eurocentrismo e Ciências Sociais. Perspectivas latino-americanas*. Buenos Aires: CLACSO, 2005. 278 p.
- EICHENGREEN, Barry. *Financing Infrastructure in Developing Countries: Lessons From the Railway Age*. Policy Research Working Paper no WPS-1379, Washington D.C., World Bank, 54p, 1994.
- EISENBahnSTATISTIK, *Handwortrbuch de Staatswissenschaften*, 2ª ed., Iena, 1900.
- ELLIS Jr., Alfredo. *O café e a Paulistânia*. São Paulo, 1950.

ELLIS, Myrian. Estudos sobre alguns tipos de transportes no Brasil Colonial. São Paulo: Ed. Faculdade de Filosofia da Universidade de São Paulo.

ESCOBARI DE QUEREJAZU, Laura. Mentalidad social y niñez abandonada. La Paz (1900-1948). Nouvelle édition [en ligne]. La Paz : Institut français d'études andines, 2009 (généré le 25 août 2020). Disponible sur Internet : <<http://books.openedition.org/ifea/6156>>. ISBN: 9782821844346. DOI: <https://doi.org/10.4000/books.ifea.6156>.

ESTEVE, G. A. del. Teoría de la Ciudad: ideas fundamentales para un urbanismo humanista. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1948.

EUROPEAN COMMISSION. Transport in the European Union – current trends and issues. Mobility and Trnsports. Brussels, 2018.

EUROPEAN COMMISSION. CEF support to Atlantic Corridor. Innovation and Networks Executive Agency. 2018

EURYDICE DE BARROS RIBEIRO, Maria. Chapitre VII. L'Amérique méridionale et le commerce français. Quelques remarques. 1800-1840 In: Transport et commerce en Amérique latine. 1800-1970 [en ligne]. Paris: Éditions de l'IHEAL, 1990 (généré le 26 octobre 2017). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/iheal/1083>>. ISBN: 9782371540156. DOI: 10.4000/books.iheal.1083.

FERNANDES, Florestan. Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina. 3ª ed. Rio de Janeiro: Zahar. Editores, 1981.

FERREIRA DA SILVA, Álvaro. «A evolução da rede urbana portuguesa (1801-1940)», *Análise Social*, vol. XXXII, 1997, pp. 779-814;

FERREIRA, J. S. W. O mito da cidade global. O papel da ideologia na produção do espaço urbano. São Paulo: Editora UNESP / Editora Vozes / ANPUR, 2007.

FIGUEIRÊDO, Lima. A Ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra. In: *Revista Brasileira de Geografia*, Janeiro-Março de 1943.

FIGUEROA SALAS, Jonás. La ciudad lineal del centenario: Los cien años de la utopía lineal. En: *Revista de Urbanismo*, N°20, Santiago de Chile, publicación electrónica editada por el Departamento de Urbanismo, F.A.U. de la Universidad de Chile, junio de 2009, I.S.S.N. 0717-5051. Disponível em: <https://web.uchile.cl/vignette/revistaurbanismo/CDA/urb_completa/0_1313,ISID=742%26IDG=1%26ACT=0%26PRT=21815,00.html>, acesso em junho 2017.

FIGUEROA, Óscar; FUENTES, Luis. Expansión urbana y desarrollo económico: el caso del sistema urbano Iquique-Alto Hospicio. In: MATTOS, Carlos A. de; ARENA, Frederico (edts) Chile: del país urbano al país metropolitano. Instituto de Geografía Pontificia Universidad Católica de Chile. 2009

FILHO, Oscar Medeiros. Da confrontação à cooperação: as alterações geopolíticas na América do Sul, 2004.

FISCHER, André. Industrie et espace géographique. França : Masson, 1994.

FISHMAN, R. Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia. New York: Basic Books, 1987.

FIX, M. São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo / ANPUR, 2007.

FLONNEAU, Mathieu et GUIGUENO, Vincent. De l'histoire des transports à l'histoire de la mobilité ? Mise en perspective d'un champ. Presses universitaires de Rennes, 2009

FLONNEAU, Mathieu. Histoire des transports et de la mobilité en Ile-de-France : cadrage et perspectives problématiques. Université Paris I Panthéon-Sorbonne, IRICE-CRHI, Master TPTI, CH2ST, 2011.

FOURIER, Charles Des modifications à introduire dans l'architecture des villes. Paris, 1845.

FRANCESC, Magrinyá. La teoría de la viabilidad urbana de Cerda de 1861: un tratado sobre la forma interior de las ciudades // Cerdá, ciudad y territorio, una visión del futuro. Dir. Francesc Magrinyá, Salvador Terragó. Barcelona: Electa, 1994.

FRÉDÉRIC Mauro. As empresas francesas e o financiamento da industrialização no Brasil. In: Revista de economia e Política, vol. 19 nº 03 (75), julho / setembro de 1999.

FRÉDÉRIC, Mauro (dir.) ; ALEMANY, Soline (dir.). Transport et commerce en Amérique latine. 1800-1970. Nouvelle édition [en ligne]. Paris : Éditions de l'IHEAL, 1990 (généré le 26 octobre 2017). Disponible sur Internet: <<http://books.openedition.org/iheal/1058>>. ISBN : 9782371540156. DOI : 10.4000/books.iheal.1058.

FRÉDÉRIC, Mauro. La emigración francesa a la América Latina, Fuentes y estado de investigación.

FRENCH-DAVIS, Ricardo; MUNHOZ, Oscar; PALMA, José Gabriel. As economias Latino-Americanas, 1950-1990. In: BETHELL, Leslie (org.). História da América Latina: A América Latina após a década de 1930. São Paulo: Editora Universidade de São Paulo; Brasília, DF: Fundação Alexandre de Gusmão, 2005.

FURTADO, Celso. A hegemonia dos Estados Unidos e o subdesenvolvimento da América Latina. 2ª Ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 1975.

FURTADO, Celso. Formação Econômica da América Latina. 2ª ed. Rio de Janeiro, Lia, 1970.

FURTADO, Celso. Formação Econômica da América Latina. Rio de Janeiro: LIA Editor S.A. 1969.

GALVÃO, Dora da Silva Ferreira. A expansão geopolítica ferroviária para a região Noroeste do Brasil até a década de 40. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros), Universidade Mackenzie. São Paulo, 1996

GARÇON, A. F. L'imaginaire et la pensée technique – Une approche anthropo-historique. Colloque L'Imaginaire et les techniques. Paris: Nov.2013. Disponível em: <<https://techniqueimaginaire.wordpress.com/2012/02/17/appel-a-contributions-colloque-imaginaire-et-technique/>> acessado em agosto de 2016.

GARREAU, Joel. Edge City: Life on the New Frontier. New York: Doubleday, 1991.

GAUDEMAR, J.-P. Movilidad del trabajo y acumulación de capital. México: Era, 1979.

GEORGE. Chemin de fer et développement urbain in Mélanges offerts Maurice Parde Rennes Presses Universitaires de Bretagne, 1968 .

GHIRARDELLO, Nilson. Primórdios da formação de Bauru. In: FONTES, M.; GHIRARDELLO, N. (org.) Olhares sobre Bauru. São Paulo: Unesp; Faac, 2008.

GIDDENS, Anthony. As consequências da modernidade. São Paulo: UNESP, 1991.

GILDERHUS, Mark T. (1986). Pan American Visions: Woodrow Wilson in the Western Hemisphere, 1913-1921. Tucson, University of Arizona Press.

GIUCCI, G. A vida cultural do automóvel. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2004.

GLASS, Ruth. London: aspects of change. London : centr for Urban Studies e MacGibbon and Kee, 1964.

GÓMEZ, Walter. La Minería en el Desarrollo Económico de Bolivia, La Paz, 1978

GRAAFLAND, Arie. Sobre a Criticalidade. 2006. In: SYKES, A. Krista (org.). 2013. O Campo Ampliado da Arquitetura. Antologia Teórica 1993-2009. São Paulo, Cosac Naify.

GRAHAM, Stephen. "Networking cities: telematics in urban policy – a critical review". *International Journal of Urban and Regional Research*, 18 (3): 416-31.

GRÖER, Étienne de - Plano Director de Lisboa: modo actual de construir. Lisboa: Câmara Municipal, 1948. p. 2. policopiado.

GUILLEN, P. L'Expansion 1881-1898. Collection Politique Étranger de la France (1871-1969). Paris: Imprimerie Nationale, 1985.

GUILLERME, André. dir., Chroniques routières. L'âge du pétrole, Paris, ministère de l'écologie, du développement et de l'aménagement durable, 2007, 274 p. et DVD-ROM

GUMUCIO, M. P. Breve história contemporânea de Bolívia. México D.F.: Fondo de Cultura Economica, 1996.

GRANT, U.S. Inaugural Message to Congress, 1873.

HALL, Peter. Megacities. World Cities and Global Cities. Amsterdam : Megacities Lecture 1. Stichting Megacities 2000/Megacities 2000 Foundation, 1997.

HARISSE, Henry. The Diplomatic History of America, its first chapter, 1452-1493-1494. Londres, 1897.

HARVEY, David. A produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Anablume, 2005.

HARVEY, David. Condição pós-moderna. Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural. São Paulo. Edições Loyola. 1992.

HARVEY, David. Diecisiete contradicciones y el fin del capitalismo. Quito: Editorial IAEN, 2014

HAYDEM, D. Building Suburbia. Green Fields and the Urban Growth, 1820-2000. New York : Pantheon Books, 2003

HEISS, MA. The Evolution of the Imperial Idea and U.S. National Identity. *Diplomatic History*. 26(4): 511-540, 2020.

HERMANN, Christian. La diplomatie de la France en Amérique Latine au lendemain des Indépendances. In: *Mélanges de la Casa de Velázquez*, tome 28-3, 1992. Époque contemporaine. pp. 79-95; DOI: 10.3406/casa.1992.2631. Disponible sur : http://www.persee.fr/doc/casa_0076-230x_1992_num_28_3_2631 acedée janvier 2020.

HESSE-WARTEGG, Ernst von. Zwischen Anden und Amazonas. In: PETRONE, Pasquale. Povoamento e caminhos no século XVIII e a primeira Metade do século XIX (capítulo 7º de "A baixada Santista – Aspectos Geográficos).

HOBSBAWM, Eric J. A Era das Revoluções: Europa 1789-1848. 12º ed. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra, 2000.

HOBSBAWM, Eric J. A Era do Capital, 1848-1875. 29º ed. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra, 2019.

HOBSBAWM, Eric J. A Era dos Extremos. O breve século XX – 1914-1991. 2ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2019

HOBSBAWM, Eric J. A Era dos Impérios, 1875-1914. 24º ed. Rio de Janeiro/ São Paulo: Paz e Terra, 2017.

HOFMEISTER, W. Bolívia: a construção da democracia e a evolução do processo político. In: ARAÚJO, H. V. de. (org). Os países da comunidade andina. Vol. 1. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão/ IPRI, 2004.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Monções. Rio de Janeiro: Casa do Estudante, 1945

HOLANDA, Sérgio Buarque de. Raízes do Brasil. São Paulo: SCHWARCZ, 1995.

HOMEN DE MELLO, Gisele. Expansão e estrutura urbana de Santos: aspectos da periferização, da deterioração, da intervenção urbana, da verticalização e da sociabilidade. Dissertação de Mestrado. São Paulo. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da USP, 2008.

IANNI, Octávio. Estado e planejamento econômico no Brasil. 4ª ed. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1986.

IAU. Institute d'Aménagement et urbanisme. 1913-2013 : le Grand Paris a 100 ans. Île de France. Disponível para consulta em: <https://www.iau-idf.fr/fileadmin/NewEtudes/Etude_1063/NR_649_web.pdf> acesso em outubro de 2020.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Regiões de Influência das Cidades 2018. Rio de Janeiro, 2020. Disponível para consulta em: <<https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101728.pdf>> acesso em setembro 2020

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA BOLIVIA – INE. Mapoteca Virtual. Disponível em: < <http://geo.ine.gob.bo/cartografia1/>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA BOLIVIA – INE. Censos. Disponível em: <<https://www.ine.gob.bo/index.php/censos-y-banco-de-datos/censos/>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA BOLIVIA – INE. Estadísticas Económicas. Transporte. Disponível em: <<https://www.ine.gob.bo/index.php/estadisticas-economicas/transportes/transporte/>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA CHILE – INE. Demografía y vitales. Disponível em: < <https://www.ine.cl/estadisticas/sociales/demografia-y-vitales>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA CHILE – INE. Portal de Mapas. Geodatos Abiertos. Disponível em: <<https://www.ine.cl/herramientas/portal-de-mapas>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA CHILE – INE. Transporte y comunicaciones. Disponível em: <

<https://www.ine.cl/estadisticas/economia/transporte-y-comunicaciones>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA ESPANHA -INE. Demografía y población. Disponível em: <https://www.ine.es/dyngs/INEbase/es/categoria.htm?c=Estadistica_P&cid=1254734710984> acesso em setembro de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA ESPANHA -INE. Estadística sobre Transporte Ferroviario. Disponível em: <https://www.ine.es/buscar/searchResults.do?searchString=%22Estad%C3%ADstica+sobre+Transporte+Ferroviano%22&Menu_botonBuscador=&searchType=DEF_SEARCH&startat=0&L=0> acesso em setembro de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA PORTUGAL – INE. Censos 2011. Disponível em: <https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_main&xpid=INE> acesso em setembro de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA PORTUGAL – INE. Informação Estatística por Quadrícula. Disponível em: < <https://geogrid.ine.pt/>> acesso em setembro de 2020.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA PORTUGAL – INE. Transportes e comunicações. Disponível em: <https://www.ine.pt/xportal/xmain?xpgid=ine_tema&xpid=INE&tema_cod=1712> acesso em setembro de 2020.

INFORMATIVO DO ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL. Planta da Cidade de S. Paulo, 1810 Disponível em: <<http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1810.htm>> acesso em abril de 2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA, IBGE. Enciclopédia dos municípios brasileiros. Rio de Janeiro: IBGE, 1956. v. XII

INTERETS BELGES AU BRESIL. Chemin de fer Araraquara (1915). Dossier n°4356, n°400 H. In: Archives Diplomatiques Belges. Brussels.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA - IPEA. Governança Metropolitana no Brasil. Relatório de Pesquisa. Caracterização e Quadros de Análise Comparativa da Governança Metropolitana no Brasil: arranjos institucionais de gestão metropolitana. Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/redeipea/images/pdfs/governanca_metropolitana/150730_relatorio_arranjos_saopaulo.pdf> acesso em setembro 2020

JACKSON, K. T. Crabgrass Frontier. The suburbanization of United States. New York: Oxford University Press, 1985

JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. 3ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

JACQUES, Paola Bereinstein. Errancias urbanas: a arte de perambular pela cidade. Revista ARQTEXTO n°7. 2005. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/propar/publicacoes/ARQtextos/PDFs_revista_7/7_Paola%20Berenstein%20Jacques.pdf> acesso em Agosto de 2016.

JAQUAND, Corinne. Inventer le Grand Paris. Relectures des travaux de la Commission d'extension de Paris. Rapport et concours 1911-1919. Actes du colloque des 5 et 6 décembre 2013, Cité de l'Architecture et du Patrimoine, Paris, Bordeaux, éditions Bière, 379 pages.

JORGE, Araújo. Ensaios de História e Crítica. Rio de Janeiro, 1916.

JOSÉ DA SILVA, Giovani. Séculos de história indígena no coração da América do Sul: os Chiquitano no (atual) Oriente boliviano. Anos 90, Porto Alegre, v. 18, n. 34, p. 159-186, 2011.

JULES, Julliany. Essai sur le commerce de Marseille, Marseille, 1842 (2e éd.).

JURGEN JUHNKE, Klaus. A eficiência das ferrovias no transporte metropolitano. São Paulo. Editora Edgard Blucher. 1968.

JUSTINO, David. A formação do espaço económico nacional.

JAIME Reis, O atraso económico português em perspectiva histórica: estudos sobre a economia portuguesa na segunda metade do século XIX, 1850-1930, Lisboa, Imprensa Nacional Casa da Moeda, 1993.

KARVAR, A. «Les élèves étrangers. Analyse d'une politique». Bruno BELHOSTE Francine MASSON& Antoine PICON (orgs.). Le Paris des Polytechniciens: Des ingénieurs dans la ville 1794-1994. Collection Paris et son Patrimoine. Délégation à l'Action Artistique de la Ville de Paris.Paris. 1994.

KECK, Zachary. "The US Renounces the Monroe Doctrine?" The Diplomat [online]. 21 de Novembro de 2013 [acessado em 23 de novembro de 2013]. Disponível em: <<http://thediplomat.com/2013/11/the-us-renounces-the-monroe-doctrine/>> acesso em setembro 2020

KENNAN, George F. American Diplomacy: 1900-1950. New York, 1951.

KIDDER, Daniel P. Reminiscências de viagens e permanências no Brasil. São Paulo: Martins, 1940.

KIRCHER, Athanasii; JESU, Soc. Mundus subterraneus, in XII libros digestus. Amstelodami: Waesberge & filios,1678. Disponível em: <biodiversitylibrary.org/page/32003866> acesso em setembro 2020

KLEIN, H. S. Bolívia: Do período pré-incaico à independência. São Paulo: Brasiliense, 1991.

KONDRATIEFF, Nikolai D. The Long Waves in Economic Life. 1995

KOOLHAAS, Rem. Nova York delirante: um manifesto retroativo para Manhattan. São Paulo: Cosac Naify, 2008.

KUHL, Beatriz Mugayar. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Editora FAPESP, 1998.

- KUHL, Beatriz Mugayar. Preservação do Patrimônio Arquitetônico da Industrialização: Problemas Teóricos de Restauro. 2ª Edição. São Paulo: Ateliê Editorial, 2018.
- KUNSTLER, James Howard. The Geography of Nowhere: The Rise and Decline of America's Man Made Landscape, Nova York: Simon & Schuster.
- KURGAN-VAN HENTENRYK GINETTE, Adam (Jean-Paul), Instauration de la politique des chemins de fer en France . In: Revue belge de philologie et d'histoire, tome 53, fasc. 2, 1975. Histoire (depuis l'Antiquité) — Geschiedenis (sedert de Oudheid) p. 600. Disponível em: http://www.persee.fr/doc/rbph_0035-0818_1975_num_53_2_5506_t1_0600_0000_2, acesso em junho, 2016.
- KURZ, Robert. O colapso da Modernização. São Paulo: Paz e Terra, 1943.
- LA PAZ. Plan Integral. La Paz 2040. Plan de Desarrollo Municipal. Plan Municipal de Ordenamiento Territorial. La Paz – Bolivia, 2015. ISBN: 978 - 99905 - 47 - 29 - 0. Disponível para consulta em: <<http://sim.lapaz.bo/nuevocatastro/smpd/planes/2040.pdf>>, acesso em junho de 2020.
- LA PAZ. Tranvías de La Paz: photos. Colectiom Allen Morrison. Disponível para consulta em: <<http://www.tramz.com/bo/lp/lp0.html>>, acesso em junho de 2020.
- LAGARDELLE, H. «L'électrification rurale», L'électrification des chemins de fer du Midi, numéro spécial du Sud-Ouest Economique, Février 1928, pp. 294-297.
- LAINS, Pedro; e SILVA, Álvaro Ferreira da (eds.), História Económica de Portugal, 1700-2000, vol. II, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais, 2005, pp. 213-215.
- LANDON, R. Caralp. Les chemins de fer dans le Massif Central, Etude des voies ferrées régionales, Paris, A. Colin, 1959, 469 p.
- LANGEBUCH, J. R. A estruturação da Grande São Paulo: estudo de geografia urbana. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de documentação e de divulgação Geográfica e Cartográfica. 1971.
- LANGENBUCH, J. R. Ferrovias e cidades do Oeste Paulista. En: RETTO JR., A. S.; ENOKIBARA, M.; CONSTANTINO, N. R. T.; MAGALHÃES, K. C. Conhecimento histórico – ambiental integrado na planificação territorial e urbana. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2011.
- LARROQUE, D. et Jigaudon, G. Petites villes et infrastructures de transport, 1851-1954, Paris, C.N.A.M.,C.D.H.T., 1985.
- LARROQUE, Dominique, « Le rail et la route », Documents pour l'histoire des techniques [En ligne], 16 | 2e semestre 2008, mis en ligne le 08 octobre 2010, consulté le 05 octobre 2016. URL : <http://dht.revues.org/842>
- LE CORBUSIER, Manière de penser l'urbanisme, p. 86
- LE CORBUSIER. Urbanisme. Paris: Crès, 1923.
- LE CORBUSIER. Précisions. Sur un État Présent de l'Architecture et de l'Urbanisme. Paris, Crés, 1930.
- LE CORBUSIER. Precisoões. Sobre um Estado Presente da Arquitetura e do Urbanismo. São Paulo: Cosac & Naify, 2004.
- LE CORBUSIER. Planejamento Urbano. São Paulo: Perspectiva, 2008
- LE HAVRE. Pratique et Démarches. Disponível para consulta em: <<https://www.lehavre.fr/pratique-et-demarches>>, acesso em setembro de 2020.
- LE PARISIEN. Paris: quand le tramway T3 transforme la capitale. Nicolas Maviel, 23 novembre 2018. Disponível para consulta em: <<https://www.leparisien.fr/paris-75/paris-quand-le-t3-transforme-la-capitale-23-11-2018-7951494.php>>, acesso em setembro de 2020.
- LEBORGNE, D. LIPIETZ, A. L'après-fordisme et sone space, Les Temps Modernes, 43, 501 (avril), 75-114. 1988

LEDO, María del Carmen. Urbanisation and Poverty in the Cities of the National Economic Corridor in Bolivia. Case Study: Cochabamba, Delft University Press, Delft. 2002.

LEFEBVRE, Henri. Critique de la vie quotidienne. Paris: Grasset, 1947

LEFEBVRE, Henri. La production de l'espace. Paris, 1974.

LEPETIT, Bernard. Chemins de terre et voies d'eau, réseaux de transports et organisation de l'espace en France, 1740-1840. Paris, Editions de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, 1984.

LEVASSEUR, E. (org). Le Brésil. Paris : H. Lamirault et Cia. Éditeurs, 1889 .

LIBÉRATION «Le périphérique sera-t-il la voie royale des hypermarchés? Manifestation de commerçants hier à la porte Champerret», Combat, 25 avril 1973.

LIPIETZ A. Le national et le regional: quelle autonomie face à la crise capitaliste mondiale? In BENKO G. B. La dynamique spatiale de l'économie spatiale de l'économie contemporaine. La Garenne-Colombes, Editions de l'Espace Européen, 71-103. 1990.

LLOYD, Reginald. 20th Century Impressions Of Brazil. Londres: Lloyd. 1913.

LOPEZ, R. The Birth of Europe. J. M. Dent & Sons. Londres, 1966.

LUCIO, Ramón Lopéz de. Planeamiento e desarrollo urbano de Madrid durante los últimos 40 anos (1963/2002): expansión de la ciudad, salto metropolitano, estructuración interna. Disponível para consulta em: http://oa.upm.es/45919/1/Lucio_PlaneamientoMadrid.pdf acesso em outubro de 2020.

MACHADO, E.O. Campo Grande. In: AYALA, S.C; SIMON, F. Album Graphico do Estado de Matto Grosso (E.E.U.U. do Brazil). Corumbá e Hamburgo. 1914. P.

MADRID. Distrito 15 – Ciudad Lineal. Para cada familia una casa. En cada casa una huerta y un jardín”. Disponível para consulta em:

<https://eblancooliva.com/2017/04/25/madrid-distrito-15-ciudad-lineal/> acesso em maio de 2019.

MAGALHÃES, Basílio de. Expansão geográfica do Brasil Colonial. 3ª edição. São Paulo: Editora Nacional, 1935.

MALAN, Pedro Sampaio. Sistema Econômico Internacional: Lições da História. In: Revista Brasileira de Política Internacional. Ano XXV, nº 97-100, 1982.

MARCONIS, R. Midi-Pyrénées XIXe-XXe siècles. Transports-Espace-Société, Toulouse, Edits de Milan, 1986, 859 p.

MARIÁTEGUI, J. C. Sete ensaios de interpretação da realidade peruana. São Paulo: Expressão Popular/CLACSO, 2008.

MARNOT, Bruno. « Comment les ports de commerce devinrent-ils des noeuds de communication ? Les leçons de l'histoire française », Revue d'histoire des chemins de fer [En ligne], 42-43 | 2012, mis en ligne le 14 novembre 2014, consulté le 18 novembre 2014. URL : <http://rhcf.revues.org/1520>

MARTINS, José de Souza. “Frente Pioneira: “contribution for a sociologicals characterization”. In: Capitalism e tradictionalism: stude about agrarian society contradictions in Brazil. São Paulo: Pioneira, 1975, pg.47.

MARTIUS, C. Ph. Von. Viagem ao interior do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1938.

MARX A DANIELSON, 10 de abril de 1879, Werke XXXIV, p. 370-75.

MARX, Karl. O Capital – crítica da Economia Política. Livro 3. São Paulo, Nova Cultura (série “Os economistas”), 1986.

MAS, Rafael. El barrio de Salammanca. Madrid: Inst. de Estudios de Administr. Local, 1982.

MATOS, Ana Cardoso de. Asserting the portuguese civil engineering identity: the role played by the École des ponts et Chaussées. In: Jogos

- de Identidade Profissional: os engenheiros, a formação e a ação. Lisboa: Edições Colibri. CIDEHUS, CIUHCT. 2009.
- MATOS, Ana Cardoso; RIBEIRO, Elói Figueiredo; BERNARDO, Maria Ana. Caminhos-de-Ferro e turismo em Portugal (final do século XIX e primeiras décadas do século XX). In: V Congresso de Historia Ferroviaria. Palma, 2009.
- MATOS, O. N. A evolução ferroviária de São Paulo. In: Anais do IX Congresso Brasileiro de Geografia, v.4. Rio de Janeiro, 1942.
- MATOS, O. N. A evolução das vias de comunicações no Estado do Rio de Janeiro, em Boletim Paulista de Geografia, nº 3. São Paulo, 1949.
- MATOS, O. N. Notas sobre o caminho para Mato Grosso. In: Revista de História, nº4. São Paulo, 1950.
- MATOS, Odilon Nogueira de. Café e Ferrovias. A Evolução Ferroviária de São Paulo e o Desenvolvimento da Cultura Cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega. 1974.
- MAZONI, Maurício. Santa Cruz de la Sierra, una ciudad que busca su espacio. In: Ciudades, 9, pp 135-160, 2005.
- MENDONÇA, Renato. História da Política Exterior do Brasil. Do período colonial ao reconhecimento do Império (1500-1825). Brasília: FUNAG, 2013.
- MENEZES, É. P. de. A quadrícula e suas variações na ocupação extensiva do território do oeste paulista: estudo comparativo nos quatro ramais ferroviários. Projeto Temático Fapesp, 06/61507-1, 2008.
- MERCADO, R. Z. Considerações Gerais Sobre a História da Bolívia (1932-1971). In: CASANOVA, P. G. (org). América Latina: história de meio século. Vol. 2. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1988.
- MÉRIDA, José Luis Mora. Historia Social del Paraguay 1600-1650. Sevilla: CSIC-EEHA, 1973.
- MICHEL, B. R. & LEANE, P. Abstract of Historical Statistics, Cambridge, 1962, p. 146-47
- MILLIET, Sérgio. Roteiro do Café e outros ensaios. 3ª edição. Coleção do departamento de Cultura, vol. XXV, São Paulo, 1938.
- MITCHELL, B. R.; LEANE, P., Abstract of Historical Statistics, Cambridge, 1962, p. 146-47
- MONBEIG, Pierre. Les voies de communication dans l'Etat de São-Paulo (Brésil). In: Bulletin de l'Association de géographes français, N°102, 14e année, janvier 1937. pp. 9-16; doi : 10.3406/bagf.1937.7005. Disponível em: http://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_1937_num_14_102_7005 acesso em junho, 2016.
- MONBEIG, P. Novos estudos de geografia humana brasileira. São Paulo: Difusão Européia do Livro. 1957.
- MONBEIG, P. Pioneiros e fazendeiros de São Paulo. São Paulo, Hucitec, 1984.
- MONBEIG, Pierre. Aspectos Geográficos do crescimento da Cidade de São Paulo. In: Novos estudos da Geografia Humana Brasileira.
- MONBEIG, Pierre. Pioneiros e Fazendeiros de São Paulo. São Paulo: Editora HUCITEC, 1998. 2ª Edição
- MONROE, 1823. In: TEIXEIRA, Carlos Gustavo Poggio. Uma política para o continente - reinterpretando a Doutrina Monroe. In: Rev. bras. polít. int., Brasília, v.57, n.2, p.115-132, dez. 2014. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292014000200115&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 25 out. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7329201400307>.
- MONROE, James. Mensagem ao Congresso dos EUA, em 2 de dezembro de 1823. In: Biblioteca virtual de direitos humanos, Universidade de São Paulo – USP. Disponível em: <[http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Documentos-antiores-%C3%A0-cria%C3%A7%C3%A3o-da-Sociedade-das-](http://www.direitoshumanos.usp.br/index.php/Documentos-antiores-%C3%A0-cria%C3%A7%C3%A3o-da-Sociedade-das)

Na% C3%A7% C3%B5es-at% C3%A9-1919/doutrina-monroe-1823.html > acesso, out. 2017

MORAES, A. C. R. Bases da territorial do Brasil: o território colonial brasileiro no “longo” século XVI. São Paulo: Hucitec, 2000. 431 p.

MORAES, A. C. R. Território e história no Brasil. São Paulo: Hucitec, 2005. (Geografia: Teoria e realidade: 48. Série “Linha de Frente”). 154 p.

MOULAERT, F. SWYNGEDOUW E. A. A regulation approach to the geography of flexible production systems. *Environement and Planning. D: Society and Space*, 7, 3, 327-345. 1989.

MOULAERT, F. SWYNGEDOUW E. A. Développement regional et géographie de la production flexible, *Cahiers LILLOIS D’Economia et de Sociologie*, 11, 81-95.

MULHALL, M. A Dictionary of Statistics, Londres, 1982, p. 495

MUNFORD, Lewis. *Technics and Civilization*. London : Routledge & Kegan Paul, 1955.

MURPHY, Gretchen. *Hemispheric Imaginings: The Monroe Doctrine and Narratives of U.S. Empire*. Durham, Duke University Press. 2005.

MURTEIRA, Helena. *A Lisboa de Pombal: ideologia e projecto urbano*. Editorial Presença, 1999.

MUSEU NACIONAL DE SUCRE, opus cit in: *Guía de Arquitectura de Potosí, Bolivia*. Disponível em: http://www.juntadeandalucia.es/fomentoyvivienda/estaticas/sites/consejeria/areas/arquitectura/fomento/guias_arquitectura/adjuntos_ga/Potosi_ex1x.pdf acesso em junho de 2020.

MUSEU PAULISTA. Disponível para consulta em: < www.mp.usp.br/mamore > acesso em out. 2017.

NAGAMINI, M. Engenharia e técnica de construções ferroviárias e portuárias no Império. In: Vargas, Milton. (Org) *História da técnica e da tecnologia no Brasil*. São Paulo: Editora UNESP, 1994.

NEGRI, Barjas; PACHECO, Carlos A. Mudança tecnológica e desenvolvimento regional nos anos 90: a nova dimensão espacial da indústria paulista. *Espaço e Debates*. São Paulo :NERU, n. 38, p.62-83,1994.

NETO, Hermes Marques Damasceno. *Amazônia, borracha e imigração: o caso Fordlândia (1925 – 1945)*. Dissertação realizada no âmbito do Mestrado em História Contemporânea. Universidade do Porto. 2019.

NEUMMAN, f.x VON. – *Spallart, Ubersichten der weltwirtschaft*, Stuttgart, 1880.

NORMAN, Alfred Lorn. *Informational Society: Na Economic Theory of Discovery, Invention and Innovation*, Boston/Dordrecht/Londres: Kluwer Academic Publishers, 1993.

NOVAIS, F. A. *Portugal e Brasil na crise do antigo sistema colonial (1777-1808)*. 8ª ed. São Paulo: Hucitec, 2005.

NUNES, Ana Bela. *A rede urbana portuguesa e o moderno crescimento económico*, Lisboa, 1989

NUNES, Ivanil. *Integração ferroviária Sul-Americana. Por que não anda esse trem?* São Paulo. FAPESP/ANNABLUME. 2011

OLIVEIRA, Lucas K. & GARCÍA, Tatiana de Souza L. O conceito de Heartland na geopolítica clássica: Funcionalidade e limites para a análise da Região central da America do Sul. V Encontro Nacional da ANPPAS, Florianópolis, outubro 2010.

ONU. *Atual modelo de urbanização é insustentável, diz ONU-Habitat em relatório*. 2016. Disponível para consulta: <https://nacoesunidas.org/atual-modelo-de-urbanizacao-e-insustentavel-onu-habitat-relatorio/>

ORTIZ, Renato. *Mundialização e Cultura*. São Paulo: Brasiliense, 2003.

ORTIZ, Victor Hugo Limpas. *Cidade de El Alto: Uma aproximação à arquitetura e ao urbanismo da nova metrópole altioplânica*. Arquitectos,

- São Paulo, ano 02, n. 022.04, Vitruvius, mar. 2002. <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.022/801>>.
- ORTIZ, Victor Hugo Limpas. Cobija. Arquitetura e Urbanismo na Amazônia Boliviana. *Arquitextos*, São Paulo, ano 02, n. 019.02, Vitruvius, dez. 2001 <<https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.019/820>>.
- PALACIO, P. N. La Ciudad Lineal de Arturo Soria. Villa de Madrid, v. 1, n. 28, p. 49-58, 1969.
- PASSO, Edison (relator). Plano Nacional de Viação e Conselho Nacional de Transporte. Camara dos Deputados, comissão de Transportes, Comunicações e Obras Públicas. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1952.
- PENÉLOPE. Fazer e desfazer a história. Publicação quadrimestral nº13. Edições Cosmos, 1994.
- PEREIRA DA SILVA, Clodomiro. Política e legislação de estradas de ferro. 2 vols., São Paulo: Laemmert, 1904.
- PEREIRA, Hugo Silveira. A política ferroviária nacional (1845-1899). Dissertação de doutoramento em História. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012. Disponível para consulta em: <<https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/67281/2/tesedouthugopereirapolitica00198532.pdf>> acesso em julho de 2021.
- PEREIRA, Hugo Silveira. Portais de globalização: portos e caminhos de ferro no contexto colonial português. In: *Revista Portuguesa de História*. Imprensa da Universidade de Coimbra. Coimbra, 2018.
- PEREIRA, Pedro Telhado e MATA, Maria Eugénia. Urban dominance and labour market differentiation of a European capital city: Lisbon, 1890-1990, London, Springer, 1996.
- PERKINS, Dexter. The Monroe doctrine, 1867-1907. Gloucester, Mass., P. Smith, 1966.
- PESCATORI, Carolina; FARIA, Rodrigo de. Dispersão urbana e empresas urbanizadoras: a atuação da Compañía Madrileña de Urbanización, da Garden City Pioneer Company, da First Garden City Ltd e da Cia. City. *Rev. Bras. Estud. Urbanos Reg.*, São Paulo, v. 22, e2019, 2020. Available from <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2317-15292020000100605&lng=en&nrm=iso>. access on 23 Oct. 2020. Epub July 13, 2020. <http://dx.doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202019>.
- PETRONE, M. T. S. A lavoura canavieira em São Paulo. Difusão Européia do Livro: 1968.
- PETRONE, P. Povoamento e Caminhos no século XVIII e primeira metade do século XIX. Cap. 7 (pp. 75-138) A Baixada Santista: aspectos geográficos, vol. 2. São Paulo: Editora Edusp, 1965.
- PFRIMER, Matheus; ROSEIRA, Antonio Marcos. Transformações territoriais na Bolívia: um novo triângulo estratégico? In: *Encontro Latino-Americano De Geógrafos*, 12., 2009, Montevideo. Anais. Montevideo: Universidad de Montevideo, 2009.
- PHILIPONOS. The Great Exhibition of 1851; Or the Wealth of the World in its Workshops, Londres, 1850, p.1207
- PICON, Antoine. L'invention de l'ingénieur moderne. L'École des Ponts et Chaussées 1747-1851. Presses des Ponts et Chaussées. Paris, 1992.
- PINHEIRO, Magda «Le rôle de l'Etat dans la construction des chemins de fer du Portugal au XIXe siècle», *Histoire, Économie et Société*, vol. 11, 1, 1992, pp. 173-184.
- PINHEIRO, Magda. «Transportes», in Nuno Valério (ed.), *Estatísticas Históricas Portuguesas*, Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 2001, pp. 372-376.
- PINHEIRO, Magda. A construção dos caminho-de-ferro e a economia de produtos industriais em Portugal (1855-90). In: *Análise Social*, vol. XXIV (101-102), 1998 (2, 3ª), 745-767.
- PINOCHET, Augusto. Geopolítica de Chile. Buenos Aires: El Cid, 1978.

PINTO, Adolfo, A. História da viação pública de São Paulo. São Paulo: Tip. de Vanordem, 1903.

PINTO, Adolpho Augusto. História da Viação Pública de S. Paulo. (Brasil). São Paulo: Typographia e Papelaria de Vanorden & Cia, 1903.

PITTMANN, Howard T. From O'Higgins to Pinochet: applied Geopolitics in Chile. In: KELLY, Philip; CHILD, Jack. Geopolitics of the Southern cone and Antarctica. Boulder and London: Lynne Rienner Publishers, 1988.

PLADECO. Plan de Desarrollo Comunal. Arica 2016-2020. Arica: Ilustre Municipalidad de Arica, 2016.

POMER, Leon. As independências na América Latina. São Paulo, Brasiliense, 1981.

POSTONI, Moïse. Tempo, Trabalho e Dominação Social. São Paulo: Boi Tempo, 1942.

PRADO Jr., Caio. A cidade de São Paulo: geografia e história. São Paulo, 1989

PRADO JR., Caio. História Econômica do Brasil. 31ª ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1976.

PRADO, Paulo. Retrato do Brasil. Rio de Janeiro, 1931.

PRATS I CATALÁ, Joan. Las ciudades latinoamericanas en el umbral de una nueva época, La dimensión local de la gobernabilidad democrática y el Desarrollo Humano. 2000.

PRFRIMER, Matheus Hoffmann. Heartland Sul-americano? Dos discursos geopolíticos à territorialização de um novo triângulo estratégico boliviano. In: GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, N° 29, pp. 131 - 144, 2011.

PROUDHON, J. Du prince del l'art et as destination sociale. Paris, 1865.

PUMAIN, Denise. Chemin de fer et croissance urbaine en France au XIXe siècle . In: Annales de Géographie, t. 91, n°507, 1982. pp. 529-550. doi: 10.3406/geo.1982.20140. Disponível em:

http://www.persee.fr/doc/geo_0003-4010_1982_num_91_507_20140, acesso em junho de 2016.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. As curvas do trem e os meandros do poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul. 1997.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. Bolívia, Brasil e ferrovias (1ª metade do século XX). In: MARTÍNEZ, Cecilia; VILLAR, Diego. (eds.). En el corazón de América del Sur. Bolívia: Santa Cruz: 2015.

RATTON NETO, Hostílio X. Novos Paradigmas para a gestão do transporte ferroviário. In: Anais do X ANPET Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes. Vol. I, pp. 387 a 384. Brasília, 1996.

REAL BIBLIOTECA. Patrimonio Nacional, Madrid. IBIS. Base de datos del patrimonio bibliográfico de Patrimonio Nacional.

REBORATTI, C. Migraciones y frontera agraria: Argentina y Brasil en la cuenca del Alto Paraná-Uruguay. Cuadernos del CENEP, v.8, p.47, 1979.

RECIO, José María García Recio. Análisis de una sociedad de frontera. Santa Cruz de la Sierra en los siglos XVI y XVII. Sevilla: Diputación provincial, 1988.

RECOPIACIÓN DE LEYES DE LOS REINOS DE LAS INDIAS. Madrid: Ediciones de Cultura Hispánica, 1973, ley 5, tít. III, lib. VI.

REIS, Arthur. A Amazônia e a integridade do Brasil, 2º Ed., Coleção Brasil 500 anos, Brasília – DF, Senado Federal Congresso Nacional, 2001.

REIS, Jaime. O atraso econômico português em perspectiva histórica.

RETTO Jr., Adalberto da Silva. Modernity Scales. Anhangabaú Dale: an urban structure analysis. Tese de doutorado. FAU USP. São Paulo. 2003

RETTO JR, Adalberto da Silva; ENOKIBARA, Marta; CONSTANTINO, Norma R. T. The Grid and its variations on the extensive occupation of the West of São Paulo State: A Comparative Study on the four Railroads. 2013

- RETTO Jr., Adalberto. De Lisboa a São Paulo: o itinerário profissional do engenheiro português Victor da Silva Freire Júnior. Um aporte documental. In: Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 11, n. 1, p. 54-70, jan | jun 2018
- REYES, Fernando Siliano. As perdas territoriais so Estado (1825-1935). In: GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Edição Especial, pp. 161 - 181, 2009.
- REYES, Fernando Siliano. O papel das vias de circulação na coesão territorial do Estado boliviano: da Audiência de Charcas à Bolívia de 1971. Dissertação ao Programa de PósGraduação em Geografia Humana da USP, 2010.
- REYNALDO, Ney Iared. Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940). Cuiabá: Editora UFMT, 2004
- RIBEIRO, Guilherme. A geografia na formação do território francês: capítulos braudelianos de história do pensamento geográfico. In: Confins [En Ligne], 10/2010, mis en ligne le 17 novembre 2010. Disponível em: < <http://confins.revues.org/6592> >, acesso 16 mar. 2017.
- RIBEIRO, M. A. História sem fim... um inventário da saúde pública. São Paulo 1800-1930. São Paulo: Editora Unesp, 1993.
- RICARD, Serge. "The Roosevelt Corollary." Presidential Studies Quarterly 36(1): 17-26. 2006.
- ROBSON, B. "Competing and collaborating through urban networks". Town and country planning, setembro, 1992.
- ROMÁN, Amigo; GOICOLEA, Pedro; Ortúñez, PABLO, Pedro «Valladolid y Madrid: carbón, ferrocarril y ciudad (1860-1890)»; Historia Contemporánea, 59, 59-90. 2019. Disponível para consulta em: <https://doi.org/10.1387/hc.18523>, acesso em agosto de 2020.
- RONCAYOLO, M. La Ville et ses territoires. Paris: Gaillimard, 1990.
- RONCAYOLO, Marcel. L'Imaginaire de Marseille. Port, ville, pôle, Marseille, CCIP, 1990.
- RONZE, Raymond. La Politique générale napoléonienne à l'époque de l'indépendance argentine.
- ROSAS, Luis Galdames. El discurso del Estado a través de la creación del Puerto Libre de Arica. Aproximación Semiológica. In: ARAYA, Alberto Díaz; AGUAD, Alfonso Díaz; PIZARRO, Elías Pizarro (compil). Arica Siglo XX. Historia y Sociedad em el extremo norte de Chile. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá, 2010.
- ROSEAU, Nathalie. Du Périph à l'aéroport : les temporalités du Grand Paris des infrastructures. In: Inventer le Grand Paris. Disponível em: <<http://www.inventerlegrandparis.fr/article/du-perif-a-laeroport-1973-1974-les-temporalites-du-grand-paris-des-infrastructures/>>, acesso em outubro de 2020.
- SAES, F. A. M As ferrovias de São Paulo: 1870-1940. São Paulo: HUCITEC/MEC, 1981.
- SAES, Flávio Azevedo Marques de. As ferrovias de São Paulo. 1870 – 1940. São Paulo: Editora HUCITEC. 1981
- SAINT-HILAIRE, Auguste. Viagem à Província de São Paulo.
- SALGUEIRO, Heliana Angotti (org). Pierre Monbeig e a Geografia Humana Brasileira. Bauru: EDUSC, 2006.
- SALSBURY, Stephen, et Watson E. Grands réseaux techniques, modèles de développement dans le temps : l'exemple des chemins de fer et de l'électricité. In: Flux, nº22, 1995. pp. 31-42.
- doi: 10.3406/flux.1995.1045. Disponível em: http://www.persee.fr/doc/flux_1154-2721_1995_num_11_22_1045, acesso em junho, 2016.
- SAMBRICIO, C. Ciudad Lineal, un ejemplo de urbanismo liberal. Madrid, 1996. Disponível em:

http://oa.upm.es/1628/1/MONO_SAMBRICIO_1996_01.pdf. Acesso em outubro de 2020.

SANAHUJA, Manuel Garcia. História de Madrid, História de uma vida. Babelcube Inc., 2019

SÁNCHEZ, Javier Ruiz. Planeamiento urbano territorial en Madrid. La experiencia reciente. Urban 5

SANTOS, L. C. V. G. O império e as repúblicas do Pacífico. Curitiba: Ed. UFPR, 2000.

SANTOS, Rubens Rodrigues dos. A crise das ferrovias. O Estado de São Paulo. São Paulo. 25 de abril a 10 de maio, 1961. (série de 12 artigos, num total de 40p.

SARAIVA, Tiago. A city or a technical School: Spanish Civil Enginners and the Expansion of Madrid in the Nineteenth Century. In: MATOS, Ana Cardoso de. DIOGO, Maria Paula; GOUZÉVITCH, Irina; GRELON, André (eds). Jogos de identidade profissional: os engenheiros entre a formação e a acção. Lisboa: Edições Colibri, CIDEHUS, CIUHCT, 2009.

SASSEN, Saskia. The Global City: New York, Tpkyo, Princiton., NJ: Princeton University Press. 1991.

SASSEN, S. As cidades na economia mundial. São Paulo: Nobel, 1996

SAUNDERS A. M. Carr. World Population, Londres, 1936.

SAYER A. Industrial location on a word scale: the case of the semiconductor industry, in SCOTT A. J., STORPER, M. eds. Production, work, territory. London: Allen & Unwin, 1986.

SCHÄFFNER, Wolfgang. Los medios de comunicación y la construcción del territorio en América Latina. História, Ciências, Saúde – Manguinhos, Rio de Janeiro, v.15, n.3, p.811-826, jul.-set. 2008.

SCHIAVON, Taís. Le Chemin de Fer Noroeste do Brasil et les paysages industriels de l'Ouest de l'État de São Paulo, comme patrimoine de la Mobilité au Brésil. 2015. Dissertation (Master en gestion et valorisation

du patrimoine industriel) - Master TPTI, Université Paris 1 Panthéon Sorbonne, Paris, France; Università Degli Studi di Padova, Padova, Italie; Universidade de Évora, Évora, Portugal, 2015. Disponible: <<http://dspace.uevora.pt/rdpc/handle/10174/18401>>

SCHIAVON, Taís. El Ferrocarril Noroeste do Brasil y los paisajes industriales de la partie Occidental del Estado de São Paulo, Patrimonio de la Movilidad en Brasil. In: Arquitectura Viva. ISSN: 0214-1256. Premios: Fallado el III Premio Aula G+I_PAI.

SCHIAVON, Taís. A Noroeste do Brasil e as paisagens Industriais do Oeste de São Paulo. A conformação do Patrimônio da Mobilidade no Brasil. Novas Edições Acadêmicas, 2018. ISBN: 978-3-639-68274-8.

SCHIAVON, Taís. « A conformação dos caminhos do Estado de São Paulo: breves correlações com seu desenvolvimento urbano e econômico », Confins [Online], 44 | 2020, posto online no dia 12 março 2020, consultado o 14 junho 2020. URL: <http://journals.openedition.org/confins/25959>; DOI: <https://doi.org/10.4000/confins.25959>

SCHIFFER. Sueli Ramos. As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista; 1955-80. 1989. Tese (doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SCHNETZLER, Jacques. Le chemin de fer et l'espace français. In: Revue de géographie de Lyon, vol. 42, n°1, 1967. pp. 81-118. Doi: 10.3406/geoca.1967.2609. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/geoca_0035-113x_1967_num_42_1_2609> acesso em junho de 2016.

SCHOONBAERT, Sylvain. « La voirie bordelaise au XIXe siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886) », Revue d'histoire du XIXe siècle [En ligne], 31 | 2005, mis en ligne le 18 février 2006, consulté le 22 septembre 2020. URL: <http://journals.openedition.org/rh19/990>; DOI: <https://doi.org/10.4000/rh19.990>

SCOTT A. J. Industrial organisation and the Logico f Intra-Metropolitan Location. I. Theoretical Considerations, *Economic Geography*, 59, 3, 233-250. 1983.

SCHNOOR, Emílio. Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. 20º da República – Volume III – Rio de Janeiro – Imprensa Nacional 1908

SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2016ª (Coleção Debates: 306).

SECCHI, Bernardo. A cidade do século XX. São Paulo: Perspectiva, 2016b (Coleção Debates: 318).

SERMET, Jean. Du nouveau sur les chemins de fer espagnols (1950). In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 22, fascicule 4, 1951. pp. 233-259. Doi: <https://doi.org/10.3406/rgpso.1951.1320> Disponível em: https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1951_num_22_4_1320, acesso em junho de 2016.

SERMET, Jean. Les chemins de fer espagnols en 1942. In: *Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest*, tome 13, fascicule 4, 1942. pp. 377-388; doi: 10.3406/rgpso.1942.1183. Disponível em: <http://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1942_num_13_4_1183>

SEVCENKO, N. A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio. In: (Org.). *A história da vida privada no Brasil: da Belle Époque à era do rádio*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998a. p. 513-620.

SEVERO, Luciano Wexell. A importância geopolítica da Bolívia e a integração da América do Sul. In: *Seminário de Pós-graduação da Associação Brasileira de Relações Internacionais (ABRI)*, Brasília: 12 a 13 de julho, 2012.

SEXTON, Jay. (2010). *The Monroe Doctrine: Empire and Nation in Nineteenth-Century America*. New York, Hill and Wang.

SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos Transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1949.

SILVA, Raul de Andrada e. “São Paulo nos tempos coloniais.” In: São Paulo, Estudo de geografia urbana. *Revista de História*, v. 10 n. 21-22, 1955. <<https://doi.org/10.11606/issn.2316-9141.v10i21-22p55-88>> acesso em 29 de Dezembro de 2019.

SILVEIRA, Luís Espinha da; ALVES, Daniel; LIMA, Nuno Miguel; ALCÂNTARA, Ana; e PUIG-FARRÉ, Josep. « Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930 », *Ler História* [Online], 61 | 2011, posto online no dia 18 fevereiro 2016, consultado no dia 30 setembro 2020. URL: <http://journals.openedition.org/lerhistoria/1563>; DOI: <https://doi.org/10.4000/lerhistoria.1563>

SILVEIRA, Márcio R. A Importância Geo-Econômica das Estradas de Ferro no Brasil. D.Sc. Universidade Estadual Paulista-UNESP, São Paulo, 454p., 2003.

SINGER, Paul. *Desenvolvimento econômico e evolução urbana*. São Paulo: Edusp, 1968.

SIQUEIRA, Joaquim da Costa. *Crônicas de Cuaibá*. In: *Revista do Instituto Hist. Geo. S. Paulo*, v. IV, p.19. São Paulo 1898-1899.

SMITH, Adam. *A Riqueza das Nações*. Investigação sobre sua natureza e suas causas. São Paulo: Editora Nova Cultural, 1996.

SMITH, N. *The New Urban Frontier. Gentrification and tje Revanchist City*. New York/London: Routledge, 1996.

SOARES, Nuno Pires. *O sistema urbano português: 1890-1991*, Doutorado, Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1998.

SODRÉ, Nélson Werneck. *Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1941.

SORIA Y MATA, A. *La Città Lineare*. Milano: Alberto Mondadori, 1968 [1882-1883].

SORIA Y PUIG, A. Perfil di Arturo Soria y Mata. In: SORIA Y MATA, A. La Città Lineare. Milano: Alberto Mondadori, 1968.

SOUZA, João Carlos. Sertão Cosmopolita: tensões e modernidades de Corumbá (1872-1918). São Paulo: Alameda, 2008

SOUZA, O.R.G. de. Do conflito à cooperação internacional: relações Brasil/Bolívia. Campo Grande, Uniderp, 2004.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. A distribuição espacial das obras e investimentos da IIRSA/COSIPLAN. InfoNEIBA: Jornal Informativo do Núcleo de Estudos Internacionais Brasil-Argentina, Rio de Janeiro, Ano II, n. 1, p. 3, jan.-mar. 2014.

SOUZA, Vitor Hélio Pereira de. Integração territorial na América do Sul: uma análise multiescalar a partir das obras da IIRSA/COSIPLAN. Dissertação de Mestrado em Geografia. Presidente Prudente: UNESP/FCT, 2013.

SPECKLIN, Robert. Le rail, la route, la région [Maurice Wolkowitsch, L'économie régionale des transports dans le Centre et le Centre-Ouest de la France]. In: Annales. Économies, Sociétés, Civilisations. 18^e année, N. 1, 1963. pp. 163-167. Doi : 10.3406/ahess.1963.420965. Disponível em: http://www.persee.fr/doc/ahess_0395-2649_1963_num_18_1_420965, acesso em junho de 2016.

SPOSITO, Eliseu Savério. Redes e Cidades. Coleção Paradidático. São Paulo: Editora Unesp, 2008.

SPOSITO, Eliseu Savério. Redes e Cidades. São Paulo: Editora unesp, 2006

STANISLAWSKI, Dan. Early town planning in the New World. Nova York: Geographical Review, 1974.

STANLEY J. Stein; STEIN, Barbara H. A herança colonial da América Latina. Rio de Janeiro Paz e Terra, 1997

SUNKEL, Osvaldo. Desarrollo e integración: ¿ otra oportunidad para una promesa incumplida? Santiago (Chile): Revista de la CEPAL, 1998 (número extraordinário).

STOHR, W. Territorial innovation complexes, in AYDALOT P., ed., Milieux innovateurs em Europe, Paris. GREMI, 29-54. 1986

STOLS, Eddy. Les investissements belges au Brésil (1830-1914). Collóques da CNRS, p.259-267. Paris, 1971.

STORPER, M. The limits to Globalization: Technology Districts and International Trade. Economy geography, 68. 1, 60-93. 1992.

SUNKEL, Osvaldo. Desarrollo e integración: ¿ otra oportunidad para una promesa incumplida? Santiago (Chile): Revista de la CEPAL, 1998 (número extraordinário).

TAMBS, Lewis. Fatores em America Latina. 1975. in: GUMUCIO, Mariano Baptista e WEISE, Agustín Saavedra. Antologia Geopolitica en Bolívia. Cochabamba: Ed. Los Amigos del Libro, 1978.

TANSCHKEIT, Paula. Placemaking x gentrificação: a diferença entre revitalizar e elitizar um espaço público. The City Fix Brasil. WRI Brasil, Cidades Sustentáveis. Julho de 2016.

TARR, J., DUPUY, G. (orgs.) Technology and the Rise of the Network City in Europe and North America. Filadelfia, PA: Temple University Press, 1988.

TAVARES, Maria da Conceição. Auge y declinación del proceso de substitución de importaciones en el Brasil (Textos seleccionados). In: CEPAL. Cincuenta anos de pensamiento en la CEPAL. Santiago de Chile: Fondo de Cultura Económica, 1998.

TEIXEIRA, Carlos Gustavo Poggio. Uma política para o continente - reinterpretando a Doutrina Monroe. In: Rev. bras. polít. int., Brasília, v. 57, n. 2, p. 115-132, dez. 2014. Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-73292014000200115&lng=pt&nrm=iso>. acessos em 25 out. 2017. <http://dx.doi.org/10.1590/0034-7329201400307>.

THE ECONOMIST <<https://www.economist.com/node/21642053>>

- THÉRY, Hervé; e de MELLO-THÉRY, Neli Aparecida. Atlas do Brasil. Disparidades e dinâmicas do território. São Paulo: Edusp. 3ª ed. 2018, 392p.
- TRAVASSOS, Mário. Projeção Continental do Brasil. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1935.
- TRUBILIANO, C.A.B. Algumas considerações sobre a ferrovia noroeste do Brasil: migração e ocupação em campo grande mt/ms (1905-1940). *Métis: História & Cultura*. V. 14, n. 27 (2015). Disponível em <<http://www.uces.br/etc/revistas/index.php/metis/article/view/3181/0>>. acesso em janeiro de 2018.
- UNESCO. Le Havre, the City Rebuilt by Auguste Perret. Disponível em <<https://whc.unesco.org/en/list/1181/>> acesso em maio de 2020.
- UNIÃO EUROPÉIA. Livro Branco. A Política Européia de Transportes no Horizonte 2010: a Hora das Opções. Itália, Comunidades Européias, 2001. Disponível em: <http://europa.eu/scadplus/leg/pt/s13000.htm>
- UNIÃO EUROPÉIA. Redes transeuropeas (RTE). In: EUROPA. O portal da União Européia. Disponível em: http://europa.eu/scadplus/glossary/ten_es.htm
- URIOL, Salcedo J. I. História de los Caminos de España. Madrid: Colegio de Ingenieros de Caminos Canales y Puertos, 1990-92.
- URRY J, Sociologie des mobilités. Armand Colin, 2005.
- VALLAUX, Camille. Geografia Social. El solo y el Estado. Madrid: Daniel Jorro Ed., 1914.
- VARGAS, Milton. (org.). História da Técnica e da Tecnologia no Brasil. São Paulo: Editora UNESP, 1994.
- VAUTHIER-VÉZIER, Anne. « Nantes, le port et la Loire maritime, une histoire culturelle de l'aménagement au XIXe siècle », thèse de doctorat, sous la dir. de J.-Clément Martin, Nantes, 1997.
- VELTZ, P. Firms globales et territoires: des rapports ambivalentes. In: SAVY, M; VELTS, P. Économie Économie globale et réinvention du local. Paris: Éditions de l'Aube, 1995
- VENCOVSKY, Vitor Pires. Sistema Ferroviário e o uso do território brasileiro. Uma Análise do Movimento de Produtos Agrícolas. Dissertação - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências, Pós-Graduação em Geografia. Campinas, São Paulo. 2006.
- VENTURI, Robert; SCOTT BROWN, Denise; IZENOUR, Steven. Aprendendo com Las Vegas. São Paulo: Cosac Naify, 1972
- VENTURI, Robert; SCOTT BROWN, Denise; IZENOUR, Steven. Aprendendo com Las Vegas. São Paulo: Cosac Naify, 2003.
- VERNON, R. International investment and international trade in the product cycle. *Quart. J. Econ.*, 80, 190-207.
- VICENZI, J. Paraiso verde: impressões de uma viagem a Matto Grosso em 1918. [S.l.]: [s.n.], [1922].
- VIDAL OLIVARES, Javier. l'impact des chemins de fer dans l'economie Espagnole: le cas de l'agriculture du pays valencien, 1850-1914. In: *Histoire, Économie Et Société*, vol. 11, no. 1, 1992, pp. 157-172. JSTOR, www.jstor.org/stable/23611222. Accessed 30 June 2020.
- VIGANÒ, P. No vision. Graz: Kunsthaus, 2005
- VILAR FORMOSO <<http://www.jf-vilarformoso.pt/>>
- VILLAÇA, Flavio. O espaço intraurbano no Brasil. São Paulo: Estudio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.
- VILLALOBOS, Bárbara; MOREIRA, Luís (Orgs.). EXPO'98: exposição mundial de Lisboa – arquitetura. Lisboa: Blau, 1998.
- VILLATE, R. Les chemins de fer espagnols. In: *Bulletin de l'Association de géographes français*, N°50, 8e année, mai 1931. pp. 57-63. Doi: 10.3406/bagf.1931.6519. Disponível em:

http://www.persee.fr/doc/bagf_0004-5322_1931_num_8_50_6519
acesso em junho de 2016

VIOTTI DA COSTA, Emilia. Da senzala à Colônia. São Paulo: Editora UNESP, 1998. 3ª edição.

VIRILIO, Paul. O espaço crítico. São Paulo: Editora 34, 1993.

VON NEUMMAN SPALLART, F. X. Ubersichten der Weltwirtschaft, Stuttgart, 1880, p. 336

VRIES, Jan de. European Urbanisation 1500-1800, Londres, 1984

WALKER R. The Geographical organization of Production-systems, Environment and Planning D: Society and Space, 6, 377-408. 1988.

WANDERLEY, N. F. L. O Brasil e o Atlântico Sul, operações aéreas. In: Revista Brasileira de Política Internacional. Ano XXV, nº 97-100, 1982.

WASSERMAN, C. Bolívia: História e identidade. Uma abordagem sobre cultura e a sociedade contemporânea. In: ARAÚJO, H. V. de. (org). Os Países da comunidade andina. Vol. 1. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão/IPRI, 2004.

WEIHS, Marla; SAYAGO, Doris; TOURRAND, Jean-Françoise. Dinâmica da fronteira agrícola do Mato Grosso e implicações para a saúde. In: Estudos Avançados 31 (89), 2017

WEINGARTNER, G. S. A construção de um sistema: os espaços livres públicos de recreação e de conservação em Campo Grande, MS. 2008, Tese (Doutorado em Paisagem e Ambiente) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

WENDELN, Mathew. Freiner ou accroître le Grand Paris ? – La décentralisation industrielle à l'épreuve des faits, années 1930 – années 1970. DOI : 10.25580/igp.2015.0003. In : Inventer le Grand Paris.

WENDT, Paul F. Forecasting transportation impacts upon land use. Martinus Nijhoff Social Sciences Division Leiden, 1976.

WHATELY, L.A.; ECHAZÚ, L.V. [s.d.]. Relatório da Comissão Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana referente aos exercícios de 1953 e 1954. Rio de Janeiro, Companhia Carioca Artes Gráficas.

WHATELY, Luis Alberto. A Estrada de Ferro Brasil-Bolívia. Parte Integrante da Transcontinental Arica-Santos. 2ª Edição. 1944.

WHITE, Richard. Railroaded: the Transcontinentals and the making of modern America. Nova York: Norton, 2011. Apud: DRUMMOND, José Augusto. 2013. “As grandes ferrovias e o capitalismo monopolista nos EUA do século XIX”, Topoi, v. 14, n. 26, janeiro/julho, p.179-183. Disponível em: <www.revistatopoi.org> Acessado em Maio de 2016

WHITE, W. H. The Organization Man. New York,: Simon and Shuster, 1956

WOHL,Paul; et Albitreccia, A. La route et le rail dans quarante pays, Les documents de la Chambre de commerce internationale, Tours, Arrault et cie, 1934, 499 p. et tableaux Marcel De Conink, La mort du rail. La renaissance économique par l'automobile, Les Cahiers bleus, 1931, 121 p.

WOLKOWITSCH, M. Réseau ferré et structuration de espace fran ais in Eventail de la spatiologie offert J.E Hermitte, 1980.

ZAGAL, Rodrigo Ruz; rosas, Luis Galdames; ARAYA, Alberto Diaz. História, Patrimonio y fotografia de la Junta de Adelanto de Arica (1958-1976). Exploraciones Teórico-Methodológicas. In: ARAYA, Alberto Díaz; AGUAD, Alfonso Díaz; PIZARRO, Elías Pizarro (compil). Arica Siglo XX. História y Sociedad em el extremo norte de Chile. Arica: Ediciones Universidad de Tarapacá, 2010.

ZALUAR, Augusto Emílio. Peregrinação pela província de São Paulo.

ZAVALA, Silvio. El servicio personal de los indios en el Perú; 3 vols. México: El Colegio de México, 1978-1984.

ZIONI, Silvana. Espaços de carga na região metropolitana de São Paulo. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. 2009.

ZUCCONI, Guido. A cidade do século XIX. São Paulo: Perspectiva, 2016.

ZUKIN, Sharon. Paisagens Urbanas Pós- Modernas Mapeando Cultura e Poder. Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Natural.

